

जिस्ट्री सं. डी- 222



REGISTERED NO. D-222

# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 19]

नई दिल्ली, शनिवार, मई 12 1973 (बैसाख 22, 1895)

No. 19]

NEW DELHI, SATURDAY, MAY 12, 1973 (VAISAKHA 22, 1895)

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके।

(Separate paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation)

नोटिस  
(NOTICE)

नीच लिखे भारत के असाधारण राजपत्र 2 फरवरी 1973 तक प्रकाशित किये गये हैं :—

The undermentioned *Gazettes of India Extraordinary* were published up to the 2nd February 1973 :—

अंक Issue	संख्या और तिथि No. and Date	द्वारा जारी किया गया Issued by	विषय Subject

—गत्य—  
—NII—

ऊपर लिखे असाधारण राजपत्रों की प्रतियाँ नियंत्रक प्रकाशन, सिविल लाइन्स, दिल्ली के नाम मांग-पत्र भेजने पर भेज दी जाएंगी।  
मांग-पत्र नियंत्रक के पास इन राजपत्रों के जारी होने की तिथि से दस दिन के भीतर पर्युच जाने चाहिए।

Copies of the *Gazettes Extraordinary* mentioned above will be supplied on indent to the Controller of Publications, Civil Lines, Delhi. Indents should be submitted so as to reach the Controller within ten days of the date of issue of these Gazettes.

विषय-सूची	पृष्ठ	पृष्ठ
भाग I—खंड 1—(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और उच्चतम न्यायालय द्वारा जारी की गई विधितर नियमों, विनियमों तथा आदेशों और संकल्पों से सम्बन्धित अधिसूचनाएं	473	
भाग I—खंड 2—(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और उच्चतम न्यायालय द्वारा जारी की गई सरकारी अफसरों की नियुक्तियों, पदोन्नतियों, छुट्टियों आदि से सम्बन्धित अधिसूचनाएं	729	
भाग I—खंड 3—रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी की गई विधितर नियमों, विनियमों, आदेशों और संकल्पों से सम्बन्धित अधिसूचनाएं	39	
भाग I—खंड 4—रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी की गई अफसरों की नियुक्तियों, पदोन्नतियों, छुट्टियों आदि से सम्बन्धित अधिसूचनाएं	533	
भाग II—खंड 1—अधिनियम, अध्यादेश और विनियम भाग II—खंड 2—विधेयक और विधेयकों संबंधी प्रवर समिलियों की रिपोर्ट	—	
भाग II—खंड 3—उपखंड (i)—(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और (संघ-राज्य क्षेत्रों के प्रशासनों को छोड़कर) केन्द्रीय प्राधिकारों द्वारा जारी किए गए विधि के अन्तर्गत बनाए और जारी किए गए साधारण नियम (जिनमें साधारण प्रकार के आदेश, उच्च-नियम आदि सम्मिलित हैं)	917	
		पूरक संख्या 19— 5 मई, 1973 को समाप्त होने वाले सप्ताह की महामारी संबंधी साप्ताहिक रिपोर्ट
		14 अप्रैल, 1973 को समाप्त होने वाले सप्ताह के दौरान भारत में 30,000 तथा उससे अधिक आबादी के शहरों में जन्म तथा बढ़ी बीमारियों से हुई मृत्यु सम्बन्धी आकड़े
		579
		1471
		87
		589

## CONTENTS

PAGE	PAGE
473	1693
729	
39	
533	
—	
917	
	पूरक संख्या 19— 5 मई, 1973 को समाप्त होने वाले सप्ताह की महामारी संबंधी साप्ताहिक रिपोर्ट
	14 अप्रैल, 1973 को समाप्त होने वाले सप्ताह के दौरान भारत में 30,000 तथा उससे अधिक आबादी के शहरों में जन्म तथा बढ़ी बीमारियों से हुई मृत्यु सम्बन्धी आकड़े
	579
	1471
	87
	589

PART I—SECTION 1.—Notifications relating to Non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court .. .

PART I—SECTION 2.—Notifications regarding Appointments, Promotions, Leave etc. of Government Officers issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court .. .

PART I—SECTION 3.—Notifications relating to Non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministry of Defence .. .

PART I—SECTION 4.—Notifications regarding Appointments, Promotions, Leave etc. of Officers issued by the Ministry of Defence.

PART II—SECTION 1.—Acts, Ordinances and Regulations .. .

PART II—SECTION 2.—Bills and Reports of Select Committees on Bills .. .

PART II—SECTION 3.—SUB-SEC. (i)—General Statutory Rules (including orders, bye-laws etc. of general character) issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by Central Authorities (Other than the Administrations of Union Territories ..

PART II—SECTION 3.—Sub-Sec. (ii)—Statutory Orders and Notifications issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Central Authorities (other than the Administrations of Union Territories) ..

PART II—SECTION 4.—Statutory Rules and Orders notified by the Ministry of Defence ..

PART III—SECTION 1.—Notifications issued by the Auditor General, Union Public Service Commission, Railway Administration, High Courts and the Attached and Subordinate Offices of the Government of India ..

PART III—SECTION 2.—Notifications and Notices issued by the Patent Offices, Calcutta ..

PART III—SECTION 3.—Notifications issued by or under the authority of Chief Commissioners ..

PART III—SECTION 4.—Miscellaneous Notifications including Notifications, Orders, Advertisements and Notices issued by Statutory Bodies ..

PART IV—Advertisements and Notices by Private Individuals and Private Bodies ..

SUPPLEMENT No. 19

Weekly Epidemiological Reports for week ending 5th May, 1973 ..

Births and Deaths from Principal diseases in towns with a population of 30,000 and over in India during week ending 14th April, 1973 ..

PAGE

1693

701

199

19

1471

87

579

589

## भाग I—खण्ड 1

### PART I—SECTION 1

(राजा संत्रान्त्र को छोड़ने) मारने सरकार के मन्त्रालयों और उच्चतम व्यायालय द्वारा जारी की गई विधितर नियमों, विनियमों तथा आदेशों और संकल्पों से सम्बन्धित अधिसूचनाएं

**[Notifications relating to Non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court]**

#### राष्ट्रपति सचिवालय

नई दिल्ली, दिनांक 26 जनवरी 1972

सं० 27-प्रेज/73—राष्ट्रपति निम्नलिखित को “वायु सेना मेडल”//“एयर फोर्स मेडल” का बार सहर्ष प्रदान करने का अनुमोदन करते हैं:—

स्क्वाइन लीडर सुभाष मदनमोहन हुन्डीवाला, वी० एम० (6351),

फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

स्क्वाइन लीडर सुभाष मदनमोहन हुन्डीवाला फरवरी 1971 से एक हेलीकाप्टर यूनिट की कमान कर रहे थे। अप्रैल 1971 में इन्हें एक महत्वपूर्ण और कठिन कार्य सौंपा गया जिसमें इन्हें अक्षुत कम समय में विमान द्वारा संचिनियों और समान को एक जगह से दूसरी जगह ले जाना था। 40 दिन के अन्दर उनकी टुकड़ी ने लगभग 600 घन्टों की उड़ान की, जिसमें से प्रथम 15 दिनों के अन्दर 400 घण्टों की उड़ान की गई। इस भारी जिम्मेदारी को पूरा करने में इन्होंने नेतृत्व, शक्ति संगठनात्मक योग्यता और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

सं० 28-प्रेज/73—राष्ट्रपति निम्नलिखित को उनकी असाधारण कर्तव्यपरायणता अथवा साहस के लिए “वायु सेना मेडल”//“एयर फोर्स मेडल” सहर्ष प्रदान करने का अनुमोदन करते हैं:—

1. विंग कमांडर रमेश कुण्ठराव नागरकट्टी (4012)  
फ्लाइंग ब्रांच (नेवीगेटर)

विंग कमांडर रमेश कुण्ठराव नागरकट्टी ने मई 1970 में नेवीगेशन और सिगनल स्कूल की कमान संभाली। इन्होंने कुशल और योग्यतापूर्ण प्रबन्ध-व्यवस्था कर यूनिट को पेश आने वाली कई कठिनाइयों को दूर करने में सफलता प्राप्त की और परिणामतः कार्यक्रमानुसार सभी कोसं अच्छे परिणामों के साथ समय पर पूरे हो सके। इनके लगातार प्रयासों और व्यक्तिगत उदाहरण से परिवहन वर्ग के पायलटों, नेवीगेटरों, सिगनलरों और प्रशिक्षण वर्ग के अर्हक नेवीगेशनल प्रशिक्षकों का ग्रेड उच्चा किया। इन्होंने 4,500 से अधिक घन्टों की उड़ानें कीं जिसमें से लगभग 1,300 घन्टों की उड़ाने रात्रि में की गई। एक कमांडर और उच्च कुशल नेवीगेटर के रूप में इन के अयक्ष प्रयासों और पर्यवेक्षण कार्य के फलस्वरूप ही 1970 के दौरान नेवीगेशन और सिगनल स्कूल ने उड़ान का एक पूर्णता सुरक्षित रिकार्ड स्थापित किया।

2. विंग कमांडर दयाशंकर मिश्र (4067)  
ईक्सीक्युलिंग इंजीनियरिंग

विंग कमांडर दयाशंकर मिश्र को जनवरी 1970 में एक बेस रिपेयर डिपो में नियुक्त किया गया था और उन्हें कुछ विशेष प्रकार के वायुयानों और हेलीकाप्टरों की पूरी सफाई आदि की व्यवस्था करने का काम सौंपा गया था। इस डिपो को उसकी निर्धारित क्षमता से काफी अधिक काम करना पड़ा। इन्होंने सारी स्थिति का सही जायजा लेकर बढ़ी हुई आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए विमान उत्पादन अनुभागों को आधुनिक ढंग पर लाने की योजना बनाई। इन्होंने विमानों की मरम्मत और सफाई सम्बन्धी योजनाएं तैयार कीं और विभिन्न तकनीकी कार्य कलापों और प्रक्रियाओं के क्रम की इस प्रकार योजना बनाई कि समय की बचत हो सके। इससे वायुयान उत्पादन कार्य-क्रम को काफी गति मिली। इन्होंने स्वदेशी सामान के अधिकाधिक उपयोग करने और कम सप्लाई होने वाले पुर्जों को ठीक करने का अभियान चलाया और परिणामतः डिपो के न केवल अपने उत्पादन कार्य में बढ़ी हुई अपितु उसे और सुधृढ़ आधार भी प्राप्त हुआ।

3. विंग कमांडर राजगोपाल श्रीरामलु नायडु (4090)  
फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

विंग कमांडर राजगोपाल श्रीरामलु नायडु ने अप्रैल 1970 में एक संक्रियात्मक स्क्वाइन की कमान संभाली। इस स्क्वाइन के सामने अनुरक्षण सम्बन्धी अनेक समस्याएं थीं और साथ ही उसे अपनी उड़ान क्षमता में महत्वपूर्ण बढ़िया का काम सौंपा गया था। कुशल योजना, कठिन परिस्थिति और प्रभावकारी पर्यवेक्षण से विंग कमांडर नायडु ने अपना दायित्व सफलतापूर्वक निभाया। इसके अतिरिक्त इन्हें कुछ अभ्यासों और प्रदर्शनों की योजना बनाने और उन्हें कार्य रूप देने का काम सौंपा गया था। इसमें भी इन्होंने शानदार कार्य कर दिखाया। इन्होंने कुल 8,125 घन्टों की उड़ान की जिसमें से 1000 घन्टों की उड़ान रात्रि में की गई। ये एक सफल उड़ान प्रशिक्षक हैं।

4. विंग कमांडर संदीप सेन (4356)  
फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

विंग कमांडर संदीप सेन सितम्बर 1968 से एक संक्रियात्मक स्क्वाइन की कमान कर रहे हैं। 1969 और 1970 के दौरान इस स्क्वाइन को एक संक्रियात्मक दायित्व निभाने के साथ-साथ एक महत्वपूर्ण प्रशिक्षण की व्यवस्था करनी पड़ी। इसी दौरान इस स्क्वाइन के वायुयानों की संख्या

में भी कमी करनी पड़ी लेकिन इसके बावजूद भी इस स्क्वार्डन ने इन दोनों महत्वपूर्ण कार्यों को सफलतापूर्वक पूरा किया जो विंग कमांडर सेन के प्रेरणाप्रद नेतृत्व और व्यावसायिक कार्यक्षमता का ही परिचायक है। इन्होंने कुल 5678 घन्टों की उड़ान की जिसमें 1500 घन्टों की संक्रियात्मक उड़ान शामिल हैं। ये एक अनुभवी उड़ान प्रशिक्षक भी हैं।

### 5. विंग कमांडर वैद्यनाथन कृष्णामूर्ति (4487) फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

विंग कमांडर वैद्यनाथन कृष्णामूर्ति नवम्बर 1969 से एक परिवहन प्रशिक्षण विंग में चीफ इन्स्ट्रक्टर के रूप में कार्य कर रहे हैं। पहली मार्च 1971 को इन्हें जयपुर हवाई अड्डे पर विशेष कार्य के लिए भेजे जाने वाले एक वायुयान के केटेन के रूप में नियुक्त किया गया था। रायगढ़ा नगर को पार करने के दो मिनट पश्चात् ही विंग कमांडर कृष्णामूर्ति ने बायं इंजन के खोल से धूंआं निकलता देखा। इंजन में से तेल भी बाहर निकल रहा था। इन्होंने शीघ्र ही उस इंजन की शक्ति कम कर दी और ऊपर चढ़ना बन्द कर दिया। इन्होंने देखा कि इंजन की शक्ति घटाने से धूंएं और तेल के बहाव में भी कमी हो गई। इस पर इन्होंने रायगढ़ा अवतरण पट्टी पर आपात अवतरण का निश्चय किया। खराब इंजन, कठिन मार्ग और उत्तरने के लिए छोटा दौड़ पथ होने के बावजूद भी ये विमान तथा उसमें बैठी सवारियों को बिना कोई क्षति पहुंचाएं सुरक्षित नीचे उतार लाए।

### 6. विंग कमांडर रामनाथन सुन्दरेसन (4574) फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

विंग कमांडर रामनाथन सुन्दरेसन जुलाई 1969 से एक संक्रियात्मक प्रशिक्षण यूनिट की कमान कर रहे हैं। अपनी कमान की अधिक के दौरान इन्होंने कई बार बहुत खतरनाक परिस्थितियों में अपनी उड़ान कौशल का परिचय दिया। इनके प्रेरणाप्रद नेतृत्व में इनकी यूनिट के प्रति विमान ने प्रतिमाह 100 घन्टे की उड़ान भरी। इस लक्ष्य की प्राप्ति के लिए अधिक कार्य घन्टों के बावजूद भी विंग कमांडर सुन्दरेसन ने अपनी यूनिट के कार्मिकों के मनोबल को काफी ऊंचा बनाये रखा।

### 7. विंग कमांडर एलन एल्बर्ट डी० कास्टा (4580) फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

विंग कमांडर एलन एल्बर्ट डी० कास्टा ने एक फाइटर स्क्वार्डन की कमान संभाली जिसे एक नये प्रकार के वायुयानों से सजित किया जा रहा था। इन्होंने अपने स्क्वार्डन को सुदृढ़ आधार पर खड़ा किया जिससे कि संघर्ष की तैयारी के लिए आवश्यक प्रशिक्षण देने की भारी जिम्मेदारी यथा शीघ्र पूरी करने के लिए प्रशासनिक तथा रख रखाव व्यवस्था सुदृढ़ की जा सके। इन्होंने स्वयं नये प्रकार के वायुयान में 300 घन्टे से अधिक समय में 400 से भी अधिक उड़ानें भरीं और साथ ही इस बात का सुनिश्चय भी किया कि इनकी स्क्वार्डन के सभी पायलट अच्छी प्रकार से प्रशिक्षित हो कर संघर्ष के लिए तैयार किये जा सकें।

### 8. विंग कमांडर विद्या सागर चड्हा (4587) फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

विंग कमांडर विद्या सागर चड्हा न नवम्बर 1969 में एक संक्रियात्मक स्क्वार्डन कमान संभाली। इनके नेतृत्व में इस स्क्वार्डन ने बहुत ही कम समय में युद्ध की अच्छी तैयारी की जिसका प्रदर्शन उस स्क्वार्डन ने 1970 के मध्य में किया जब कि उसने कमांड कम्बेट एफीशियंशी द्राफी जीती। विंग कमांडर चड्हा ने 1970 में “इटर-कमांड वैपस मीट” में ध्वनि की गति से तेज उड़ने वाले लड़ाकू वायुयानों के एक ग्रुप का नेतृत्व किया था। इनके ग्रुप का परिणाम अपने वर्ग में सब से अच्छा था। इन्होंने एक इंजन वाले वायुयान पर 4,000 घन्टों की दूरीटना रहित उड़ान की जिसमें से लगभग 3500 घन्टों की उड़ान जैट वायुयान पर की गई। स्क्वार्डन कमांडर के अपने पूरे कार्यकाल के दौरान इन्होंने असाधारण कर्त्तव्य-परायणता दिखाई और युवा पायलटों के अनुकरण के लिए उड़ान और वायु सैनिकों का सर्वोत्तम स्तर स्थापित किया।

### 9. स्क्वार्डन लीडर मनोहर लाल बहल (5002) फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

स्क्वार्डन लीडर मनोहर लाल बहल दिसम्बर 1969 से एक संक्रियात्मक स्क्वार्डन के फ्लाइट कमांडर के रूप में काम कर रहे हैं। स्क्वार्डन कमांडर के पर्यवेक्षण में इन पर स्क्वार्डन की सभी संक्रियात्मक और प्रशिक्षण सम्बन्धी कार्यक्रमों की योजना बनाने और उन्हें कार्यान्वित करने का पूरा उत्तरदायित्व था। अपने अनथक प्रयासों द्वारा इन्होंने स्क्वार्डन की संक्रियात्मक क्षमता में काफी बृद्धि की। विषम परिस्थितियों के बावजूद भी इन्होंने अपने सभी संक्रियात्मक दायित्वों को पूरा किया। इन्होंने दूर्घटनारहित 6,040 घन्टों की उड़ानें की हैं।

### 10. स्क्वार्डन लीडर हालोविन केलासम (5183) फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

स्क्वार्डन लीडर हालोविन केलासम, “एयर फोर्स फ्लाइंग इन्स्ट्रक्टर स्कूल” में एक फ्लाइट कमांडर के रूप में कार्य कर रहे हैं। इन्होंने 4,200 घन्टों की उड़ानें की हैं जिसमें 2,600 घन्टों से भी अधिक प्रशिक्षण सम्बन्धी उड़ानें हैं। फ्लाइंग इन्स्ट्रक्टर स्कूल में एक नये प्रकार के प्रशिक्षण वायुयान को शामिल किये जाने से प्रशिक्षण कार्यक्रम को पूरी तरह नये रूप से बनाने की आवश्यकता पड़ी। इसमें स्कूल के कर्मचारियों में परिवर्तन, नये पाठ्यक्रमों और पायलट नोटों की रचना और प्रशिक्षक पुस्तिकाओं में परिशोधन करने का काम भी शामिल था। इन्होंने नये वायुयान में बिन-रात लम्बी लम्बी उड़ानें भरीं, बहुमूल्य आंकड़े इक्स्ट्रो किये और ऐसे व्यापक नोट तैयार किये जो कि इस प्रकार के वायुयान पर प्रशिक्षण प्राप्त करने में काफी उपयोगी हैं।

### 11. स्क्वार्डन लीडर गुरुबचन सिंह (5407) टैक्नीकल/इलैक्ट्रीकल

स्क्वार्डन लीडर गुरुबचन सिंह मई, 1969 से एक “एयरक्राफ्ट एण्ड आर्मेन्ट टेस्टिंग यूनिट” में चीफ इन्स्ट्रुमेंटेशन एण्ड इलैक्ट्रीकल अफसर के रूप में काम कर रहे हैं। कई

प्रकार के वायुयानों के पुर्जों और सहयन्त्रों के सफल विकास का श्रेय, मुख्यतः इन्हीं ही को प्राप्त है। उड़ान परीक्षणों, पद्धति निर्धारण और उड़ान परीक्षण माध्यम से सम्बन्धित भारी जलरतों को पूरा करने के साथ ही इन्होंने उक्त कार्यों को भी पूरा किया। इन्होंने यूनिट के एक मुख्य परियोजना अधिकारी के रूप में भी काम किया और इस हैसियत में रहते हुए इन्होंने उड़ान परीक्षण कार्यक्रम की घोषना बनाने और उन्हें कार्य रूप देने का श्रम प्राप्त किया। इन्होंने वायुयान पद्धति में आधुनिक प्रगति के बारे में अपनी जानकारी को बनाए रखा। ये रायल एरोनाटिकल सोसाइटी के “एसोसियेटेड फेले” हैं।

#### 12. स्क्वार्डन लीडर मीनू वानिया (5508)

एडमिनिस्ट्रेटिव ब्रांच

स्क्वार्डन लीडर मीनू वानिया 1959 से एक पेराशूट जम्प इन्स्ट्रक्टर रहे हैं। ये प्रथम भारतीय हैं जिन्होंने 500 सीजीब अवतरण पूरे किये हैं। ये लद्दाख के पहाड़ों से लेकर दक्षिण के कट्टे-फटे तटों तक और नेपा के जंगलों से लेकर राजस्थान के रेगिस्ट्रेशनों में कई स्थानों पर पेराशूट से कूदे। पिछले 12 घंटों से अधिक समय से ये छाताधारी परीक्षणों से सम्बन्धित रहे हैं। पेराशूट प्रेनिंग स्कूल के चीफ इन्स्ट्रक्टर के रूप में इनका कार्य काफी प्रशंसनीय रहा।

#### 13. स्क्वार्डन लीडर फिलिप फिलिप (5662)

फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

स्क्वार्डन लीडर फिलिप फिलिप मई, 1967 से एक संक्रियात्मक स्क्वार्डन में रहे हैं। ये एक अनुभवी परिवहन पायलट और फ्लाइंग इन्स्ट्रक्टर हैं और उन्होंने 4950 घन्टों से भी अधिक की दुर्घटना रहित उड़ाने की है जिसमें से 1572 घन्टों की उड़ान पहाड़ी भूभागों के ऊपर संक्रियात्मक कार्य करते हुए की गई। अपनी सामान्य उड़ानों के अतिरिक्त स्क्वार्डन प्रशिक्षण अधिकारी के रूप में इनका योगदान काफी महत्वपूर्ण रहा। इन्होंने काफी बड़ी संख्या में पायलटों को उनके स्क्वार्डन में सम्मिलित किये गये वायुयानों की आवश्यकताओं के अनुरूप ढाला। इसके अतिरिक्त अपने स्क्वार्डन का वर्ग ऊंचा करने और एक वर्ष से थोड़ी अधिक अवधि के अन्दर वैध वर्ग वाले अपने द्वारा इकमांदिल को दुगना बनाने का श्रेय इन्हें प्राप्त है। प्रमुखतः इन्हीं के परिणामस्वरूप इनका स्क्वार्डन अपने सभी सौंपे गये संक्रियात्मक दायित्वों को निभाने में सफल हो सका। फरवरी, 1969 में जब बंगाल की खाड़ी में एक नौका का पता नहीं लग रहा था तो स्क्वार्डन लीडर फिलिप फिलिप उसकी खोज एवं बचाव कार्य पर निकले। यद्यपि इनके वायुयान की समुद्री सर्वेक्षण कार्य क्षमता सीमित थी फिर भी लगभग दो घन्टे के अन्दर इन्होंने उस नौका का पता लगा लिया। नौका का पता लगा लेने पर इन्होंने एक छोटे खोजी समुद्री जहाज का उस नौका तक पहुंचाने में मार्ग-दर्शन किया और तब तक चक्कर लगाते रहे जब तक कि वह जहाज उस नौका तक न पहुंच गया। तीन बार संक्रिया-

त्वक उड़ानें भरते समय इनके वायुयान को विमान-वाहित संकट का सामना करना पड़ा और प्रत्येक बार इन्होंने तुरन्त कार्यवाही की और वायुयान को सुरक्षित वापस ले आये।

#### 14. स्क्वार्डन लीडर नेस्टर जोसेफ डी कनसीकाओं (5669)

फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

स्क्वार्डन लीडर नेस्टर जोसेफ डी कनसीकाओं एक संक्रियात्मक स्क्वार्डन में एक फ्लाइट कमांडर के रूप में कार्य कर रहे हैं। इन्होंने दुर्घटना रहित 5140 घन्टों की उड़ान की है जिसमें से 1475 घन्टों की प्रशिक्षण उड़ान और 1338 घन्टों की उड़ान संक्रियात्मक कार्यों के लिए की गई है। वायु अनुरक्षण कार्य के अन्तर्गत इन्होंने पायलटों को प्रशिक्षण दिया और उनका पर्यवेक्षण किया। हाल ही में एक अग्रिम हवाई अड्डे पर एक वायु अनुरक्षण मिशन के समय इनके वायुयान के एक इंजन में खराबी आ गई। इन्होंने इस आपत्ति में समय पर उचित कार्यवाही की और वायुयान को सुरक्षित भूमि पर उतार दिया।

#### 15. स्क्वार्डन लीडर आनन्द नारायण मेहतानी (5804)

फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

स्क्वार्डन लीडर आनन्द नारायण मेहतानी लगभग दो वर्षों तक एक हैलीकोप्टर यूनिट की कमान करते रहे हैं। इनकी यूनिट ने अपने सभी संक्रियात्मक दायित्वों को पूरा किया। स्क्वार्डन लीडर मेहतानी की अथक कोशिशों के परिणामस्वरूप इनकी यूनिट ने नये प्रकार के वायुयानों का प्रयोग करते हुए निर्धारित कार्यों को पूरा करने में सफलता प्राप्त की। इन्होंने लगभग 3000 घन्टों की उड़ानें की हैं जिसमें उत्तरी और पूर्वी क्षेत्रों के कठिन भूभागों के ऊपर हैलीकोप्टर में की गई लगभग 1850 घन्टों की उड़ान है। अफसर कमांडिंग के अपने कार्यकाल के दौरान इन्होंने असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया और दूरस्थ तथा दुरुहोश हैलीपेंडों से घायलों को निकालने के काम में साहस का परिचय दिया। इन्होंने अन्य पायलटों के लिए उड़ान में और वायु सैनिक के रूप में एक सुन्दर उदाहरण प्रस्तुत किया।

#### 16. स्क्वार्डन लीडर नीलकंठ केशव बारवे (5864)

फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

स्क्वार्डन लीडर नीलकंठ केशव बारवे जनवरी 1969 से एक हैलीकोप्टर यूनिट की कमान कर रहे हैं। इन्होंने 3300 घन्टों में से भी अधिक की उड़ान की है। जिसमें से 1240 घन्टों से अधिक की उड़ान उत्तरी और पूर्वी क्षेत्र में संक्रियात्मक मिशनों में की गई। इन्होंने 1050 घन्टों की प्रशिक्षण उड़ान भी की है। अपने सम्पूर्ण कार्यकाल में इन्होंने असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया और दूसरों के समक्ष जोखिमपूर्ण उड़ान भरने के लिए एक प्रेरणाप्रद उदाहरण प्रस्तुत किया। इनके पर्यवेक्षण में इनकी यूनिट ने दुर्घटना रहित उड़ान का एक रिकार्ड स्थापित किया। इन्होंने विशेष कार्य के लिए अनेक पायलटों को भी प्रशिक्षण दिया।

**17. स्क्वार्ड्रन लीडर विजय पाल सिंह गिल (6347)  
फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)**

स्क्वार्ड्रन लीडर विजय पाल सिंह गिल एक संक्रियात्मक उड़ान में एक फ्लाइट कमांडर के रूप में कार्य कर रहे हैं। इन्होंने लगभग 6000 घन्टों की दुर्घटना रहित उड़ान की है जिसमें 2200 घन्टों की संक्रियात्मक उड़ान है। इन्होंने विमान चालन में एक उच्च स्तर स्थापित किया और सभी श्रम साध्य तथा कठिन मिशनों में ये सदैव आगे रहे। इनके सम्पर्क में आने वाले सभी लोग इनके उत्साह से बहुत प्रभावित हुए। इन्होंने प्रशिक्षण में गहरी रुचि ली और यह सुनिश्चय किया कि इनकी स्क्वार्ड्रन के पायलट कम से कम समय में कैप्टनों के रूप में प्रशिक्षित हो जाएं।

**18. स्क्वार्ड्रन लीडर जोसेफ थामस (6496)  
फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)**

स्क्वार्ड्रन लीडर जोसेफ थामस मई 1967 से एक संक्रियात्मक स्क्वार्ड्रन में कार्य कर रहे हैं। इन्होंने हवाई सर्वेक्षण के लिए 600 घन्टों से अधिक की 230 से भी अधिक उड़ानें की हैं। इसके लिए इन्हें अनुपयुक्त भूभागों के ऊपर से उड़ाना पड़ा। स्क्वार्ड्रन लीडर थामस ने इन सभी दायित्वों को लगान, उत्साह और बड़ी व्यावसायिक कुशलता के साथ पूरा किया। दो बार वायुयान में गम्भीर संकट का इन्होंने सफलता पूर्वक सामना किया।

14 अक्टूबर 1967 को पूर्वी क्षेत्र में उड़ान के बाद वापस आते समय इनके वायुयान की द्रवीय व्यवस्था पूर्ण रूप से खराब हो गई। ये वायुयान को एक अग्रिम हवाई अड्डे की ओर ले गये और बिना किसी क्षति के वायुयान को वहाँ नीचे उतार दिया। 22 अगस्त 1969 को एक हवाई परीक्षण के समय इनके वायुयान का एक इंजन खराब हो गया था लेकिन इन्होंने एक ही इंजन की सहायता से वायुयान को सुरक्षित नीचे उतार दिया।

**19. कैप्टन सरब जोत सिंह सहगल (आई सी-13244)  
आर्टिलरी**

23 जुलाई 1971 को कैप्टन सरब जोत सिंह सहगल, जो एक हवाई प्रेक्षण स्क्वार्ड्रन में कार्य कर रहे थे, टोह लेने के लिए एक वायुयान को उड़ा रहे थे। अपने कार्य को सफलतापूर्वक पूरा कर लेने के पश्चात् ये अपने अड्डे की ओर उड़े। लगभग सात मिनट तक उड़ने के पश्चात् काकपिट में जलने की कुछ गंध आई, जो पृष्ठ भाग से आती जान पड़ती थी। उसे इनके ध्यान में लाया गया। इन्होंने अपने सह-पायलटों की सहायता से पूर्ण सतर्कता और व्यावसायिक कुशलता से जलने की गंध का कारण जानने के लिए पूरी तरह जांच की। उस समय वे बाद से भरे जल मन्त्र के ऊपर से उड़ रहे थे और नीचे उतरने के लिए कोई स्थान दिखाई नहीं दे रहा था। इसी बीच काकपिट में धुआं भर गया और इन्होंने मजबूरन नीचे उतरने का निर्णय किया। काकपिट में धुएं के कारण सामने साफ न दिखाई देने के बावजूद भी इन्होंने बड़ी कुशलता से अपने वायुयान को उस क्षेत्र में उपलब्ध एक मात्र छोटे

से सूखे स्थान पर सुरक्षित उतार दिया। सभी पर उचित कायंबाही करने से इन्होंने न केवल वायुयान में बैठे हुओं की जान बचाई अपितु एक मूल्यवान वायुयान को भी नष्ट होने से बचाया।

**20. कैप्टन गुरबक्ष सिंह सिहोटा (आई सी-15471)  
आर्टिलरी**

23 जुलाई 1971 को कैप्टन गुरबक्ष सिंह सिहोटा, टोह मिशन के लिए नियुक्त एक वायुयान के सह-पायलट थे। अपना कार्य सफलतापूर्वक पूरा करने के पश्चात् ये अपने अड्डे की ओर वापस मुड़े। लगभग सात मिनट तक उड़ने के पश्चात् काकपिट में कुछ जलने की गंध आई। उस समय वे बाद से भरे हुए जल मन्त्र क्षेत्र के ऊपर से उड़ रहे थे। इन्होंने वायुयान को मजबूरन उतारने के लिए नीचे उपयुक्त स्थान चुना और उससे पूर्व आवश्यक जांच करने में वायुयान के कैप्टन की सहायता की। कैप्टन गुरबक्ष सिंह ने द्वितीय पायलट के रूप में विकट परिस्थितियों में जिस कुशलता से अपने कर्तव्य का पालन किया वह उनकी व्यावसायिक कुशलता और सूक्ष्मबूझ के सर्वोत्कृष्ट उदाहरण है, जिसके कारण ये मूल्यवान वायुयान और उसमें बैठे हुओं के अमूल्य जीवन को बचाने से में सफल हो सके।

**21. फ्लाइट लेफिटनेंट बोहमन रशीद ईरानी (6515)  
फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)**

4 सितम्बर 1970 को फ्लाइट लेफिटनेंट बोहमन रशीद ईरानी निखली सतह में किये जाने वाले एक सामरिक प्रशिक्षण मिशन पर तीन वायुयानों का नेतृत्व कर रहे थे। एक चक्कर पूरा करने के पश्चात् इनका वायुयान, जो 900 कि.मी. प्रति घण्टे की गति से उड़ रहा था, एक पक्षी से टकरा गया। जिससे सामने का एक शीशा (विड स्क्रीन) और बायां ओर की छोटी बत्ती खराब हो गयी और सामने देखना कठिन हो गया। दाहूं और की बत्ती टुकड़े-टुकड़े हो गई और फ्लाइट लेफिटनेंट ईरानी के चेहरे के दाहूं और शीशे के टूटे टुकड़े और पक्षी के भंगनांग आ लगे। इन घावों से खून बहना शुरू हो गया और इन्हें दाहूं आंख से दिखाई देना पूरी तरह बन्द हो गया। यद्यपि दाहूं आंख पर चोट लग जाने से इन्हें आगे दिखाई देना बन्द हो गया था और दाहूं और की बत्ती वाली जगह से हवा सीधे अन्दर आ रही थी, तब भी इन्होंने वायुयान को नियन्त्रण में रखा और उसे सुरक्षित नीचे उतार दिया।

**22. फ्लाइट लेफिटनेंट प्रतिपाल सिंह परिहर (6775)  
फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)**

फ्लाइट लेफिटनेंट प्रतिपाल सिंह परिहर को 15 दिसम्बर 1970 की रात्रि को अवरोधन अभ्यास मिशन पर उड़ान भरने के लिए तैनात किया गया था। उड़ान के दौरान इनके विमान की मुख्य द्रवीय प्रणाली खराब हो गई जिसके परिणामस्वरूप उसकी इंजन की शक्ति बहुत क्षीण पड़ गई। इन्होंने बड़ी कुशलता के साथ विमान को नीचे उतारने की कोशिश की। जब वे भूमि पर उतरने ही वाले थे कि विमान

बन्द होने से शौड़-पथ की बत्तियां गुल हो गईं। इन कठिनाइयों के बावजूद भी इन्होंने विमान को सुरक्षित नीचे उतार दिया।

#### 23. फ्लाइट लेफिटनेन्ट मंगता सिंह (7845)

फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

फ्लाइट लेफिटनेन्ट मंगता सिंह को 18 वर्ष तक एयर मैन की हैसियत से कार्य करने के पश्चात नवम्बर 1963 में वायु सेना में कमीशन दिया गया था। इन्होंने कई संक्रियात्मक और अनुरक्षण यूनिटों में उच्च कोटि की सेवा की है। 1970 में वायुयान के इंजनों की मरम्मत के लिए अपेक्षित टैस्ट रिंग तैयार करने पर एयर आफिसर कमार्डिंग-इन-चीफ, अनुरक्षण कमांड ने इनकी काफी प्रशंसन की। फरवरी 1970 से ये एक संक्रियात्मक स्क्वाड्रन में इंजीनियरिंग अफसर के रूप में काम कर रहे हैं। इनकी स्क्वाड्रन से कई ऐसे इंजनों को कुछ खराबी के कारण निकालना पड़ा। इन्होंने 65की छानबीन की ओर यह सुनिश्चित किया कि एक बाल्ब के हीक प्रकार से काम न करने से उक्त खराबी आई थी। खराब बाल्ब को बदलने पर कई इंजनों सर्विस के योग्य बना दिया गया और इससे काफी मात्रा में विदेशी मशीन की बचत हुई।

#### 24. फ्लाइट लेफिटनेन्ट योगिन्द्र प्रकाश (8168)

फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

फ्लाइट लेफिटनेन्ट योगिन्द्र प्रकाश नवम्बर 1968 से पूर्वी क्षेत्र में एक हैलीकाप्टर यूनिट में काम कर रहे हैं। इन्होंने कुल 2639 घन्टों की उड़ान की है। 16 अगस्त 1970 को इन्हें एक विशेष मिशन पर भेजा गया था। मार्ग में इनके हैलीकाप्टर का इंजन खराब हो गया। लेकिन उन्होंने अपने हैलीकाप्टर को एक घने जंगल से ढकी पहाड़ियों से दूर ले जाकर एक धान के खेत में सुक्षल उतार दिया। इन्होंने संकटकाल में महान व्यावसायिक कुशलता, साहस और बड़ी सूझ-बूझ का परिचय दिया।

#### 25. फ्लाइट लेफिटनेन्ट कृष्ण अधर सिंह त्यागी (8172)

फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

फ्लाइट लेफिटनेन्ट कृष्ण अधर सिंह त्यागी जनवरी 1969 से परिवहन ट्रेनिंग विंग में कार्य कर रहे हैं। इन्होंने 3680 घन्टों से भी अधिक की उड़ान की है जिसमें से 1340 घन्टों की उड़ान प्रशिक्षणात्मक इयूटी पर की गई। 27 फरवरी 1971 को ये एक वायुयान के कैप्टन थे। उड़ान के दौरान वायुयान का बायां इंजन खराब हो गया। वायुयान पूर्णतः लदा हुआ था और स्टार बोर्ड इंजन में पूरी शक्ति होने पर भी वायुयान धीरे-धीरे नीचे आता जा रहा था। अंततः जब वायुयान समुद्र की सतह से केवल 4000 फुट ऊपर रह गया तो वह अपनी ऊंचाई को बनाये रख सका, लेकिन उस ऊंचाई पर वायुयान को बादलों और भारी वर्षा में से गुजरना पड़ा। वे निकट के हवाई अड्डे की ओर मुड़े और ऐसा करने के लिए इन्हें 45 मिनट तक प्रतिकूल मौसम में से गुजरना पड़ा। भारी वर्षा के फलस्वरूप दौड़-पथ पर पानी जमा होने के बावजूद भी इन्होंने वायुयान को सुरक्षित उतार दिया। इस संकटकालीन स्थिति में इन्होंने महान सूझ-बूझ और कुशल विमान चालन का शानदार परिचय दिया।

#### 26. फ्लाइट लेफिटनेन्ट मीनू रसी वाडिया (9006)

फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

फ्लाइट लेफिटनेन्ट मीनू रसी वाडिया अक्टूबर 1969 से एक संक्रियात्मक स्क्वाड्रन के साथ काम कर रहे हैं। इन्होंने कुल 2000 घन्टों की उड़ान की है जिसमें से 1400 घन्टों से अधिक की संक्रियात्मक उड़ान है। 11 सितम्बर 1970 को इन्हें इलाहाबाद से बंगलौर की उड़ान के लिए तैनात किया गया था। वायुयान को उड़ाते हुए जब ये ब्रेगमपे ट के दक्षिण में लगभग 135 मील दूरी पर ले गये तो इन्हें यह महसूस हुआ कि स्टारबोर्ड इंजन पर प्रणोदक-नियंत्रण कम होता जा रहा है। वायुयान जो पूर्णतया लदा हुआ था, तेजी से नीचे आने लगा। इन्होंने वायुयान को सन्तुलित शक्ति से नियन्त्रण में रखा और उतार फैक्ने योग्य सामान को वायुयान से बाहर फेंक कर उसकी ऊंचाई को बनाए रखा और वायुयान को संकटकालीन अवतरण के लिए कुडाप्पा हवाई अड्डे की ओर मोड़ा। वह हवाई अड्डा वायुयान के उतरते योग्य नहीं था, फिर भी इसके अतिरिक्त उनके सामने और कोई चारा भी नहीं था। कुडाप्पा हवाई अड्डे के दौड़-पथ पर उतरते समय इंजन के प्रतिक्रिया दौलन ने समय पर काम नहीं किया। लगभग 600 गज दौड़ने के पश्चात इन्होंने देखा कि नोक-पहिये के स्टीयरिंग ने भी काम करना अन्दर कर दिया है, जिससे दिशा नियन्त्रण भी समाप्त हो गया। इन यांत्रिक खराबियों के बावजूद भी इन्होंने धैर्य से काम लिया और बड़ी कुशलता से वायुयान को छोटी सी जगह पर सुरक्षित खड़ा कर दिया।

#### 27. फ्लाइट लेफिटनेन्ट अजीत कुमार मनोहर राजे (9050)

फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)

फ्लाइट लेफिटनेन्ट अजीत कुमार मनोहर राजे एक संक्रियात्मक स्क्वाड्रन में काम कर रहे हैं। 11 जनवरी 1971 की रात्रि को इन्हें एक अवरोधन उड़ान अभ्यास पर भेजा गया। उड़ान समाप्त करते समय इन्होंने अचानक यह अनुभव किया कि वायुयान के सभी दाब-यन्त्र पूर्ण रूप से खराब हो गए हैं और इसलिए भूमि से ऊंचाई, वायु की गति और चढ़ने अथवा उतरने की गति के सम्बन्ध में कोई सूचना उपलब्ध नहीं हो पा रही थी। तभी इन्होंने यह देखा कि वायुयान के आर्टीफीसियल हारीजन और रेडियो अल्टीमीटर यन्त्र भी काम नहीं कर रहे हैं। इस नाजूक स्थिति में इनके सामने केवल यहीं विकल्प था कि या तो वायुयान को छोड़ दिया जाए अथवा उसे नीचे उतारा जाय। महत्वपूर्ण यन्त्रों के खराब हो जाने के बावजूद भी इन्होंने विमान को बचाने के लिए दूसरा विकल्प चुना। अपनी उत्कृष्ट कार्य कुशलता से ये वायुयान को सुरक्षित नीचे उतारने में सफल हुए।

#### 28. फ्लाइट लेफिटनेन्ट तरलोचन सिंह (9491)

फ्लाइंग ब्रांच (नेवीगेटर)

फ्लाइट लेफिटनेन्ट तरलोचन सिंह को मई 1965 में वायु सेना में कमीशन दिया गया था। तब से ये एक संक्रियात्मक परिवहन स्क्वाड्रन में काम कर रहे हैं। अपने अक्षितगत सुख और सुरक्षा की चिन्ता न करते हुए ये कठिन कामों को हाथ में लेने के लिए सर्वेत तत्पर रहे। अपने साथी कर्मीदल के लिए ये सदृश प्रेरणा के स्रोत रहे हैं। ये असाधारण व्यावसायिक कुशलता रखने वाले नेवीगेटर हैं। एक वर्ष की थीड़ी सी अवधि में फ्लाइट लेफिटनेन्ट सिंह ने 1200

घन्टों से अधिक की उड़ान की है जिसमें से 1000 घन्टों की उड़ान संक्रियात्मक मिशनों की है। यह उनकी महत्वपूर्ण उपलब्धि है।

**29. फ्लाइट लेपिटनेन्ट भूपिन्द्र सिंह चन्देल (9726),  
फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)**

फ्लाइट लेपिटनेन्ट भूपिन्द्र सिंह चन्देल एक हेलीकाप्टर यूनिट में कार्य कर रहे हैं। 24 जनवरी 1971 को इन्हें उत्तरी क्षेत्र की एक चौकी से कुछ संतिकों को निकाल लाने का काम दिया गया था। ये लोग तीव्र शीताभास से पीड़ित थे और वे एक अप्रत्याशित बर्फीले तृफान तथा भूस्खलन के कारण बुरी तरह लस्त थे। दूस्थता बहुत कम थी और औकी बर्फ की मोटी तह से ढकी दूई थी। उक्त क्षेत्र के ऊपर से उड़ते हुए फ्लाइट लेपिटनेन्ट चन्देल ने देखा कि जबरदस्त हवा के कारण दबाव दल द्वारा धायलों को नीचे से उठाना संभव नहीं था। अतः इन्होंने एक सुवृद्ध स्थल पर अपना हेलीकाप्टर उतारा और गम्भीर रूप से धायल पांच व्यक्तियों को उठाकर एक बेस अस्पताल में पहुंचाया। इनके इस श्रेष्ठ कार्य से ही इन 5 व्यक्तियों की प्राण रक्खा की जा सकी।

**30. फ्लाइट लेपिटनेन्ट अमीश सेनगुप्ता (10385),  
फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)**

फ्लाइट लेपिटनेन्ट अमीश सेनगुप्ता अगस्त 1969 से एक जेट बाम्बर कनवर्शन यूनिट के फ्लाइट कमांडर के रूप में काम कर रहे हैं। मार्च 1970 से फरवरी 1971 तक यूनिट में केवल यहीं एक योग्यता प्राप्त प्रशिक्षक थे। इतना होने पर भी इन्होंने 12 से 14 घन्टे प्रति दिन काम करके तीन कोसों का प्रशिक्षण कार्य नियत अवधि के अनुसार पूरा किया। 19 जनवरी और 5 मार्च 1970 को प्रशिक्षण उड़ान के समय इनके बायुयान की द्वयीय व्यवस्था खराब हो गई थी लेकिन संकट के इन क्षणों में इन्होंने साहस और उच्च व्यावसायिक कुशलता का परिचय दिया और उक्त दोनों ही अवसरों पर बायुयान को सुरक्षित अड्डे पर उतार लाने में सफल हुए। अपने 8 वर्ष के सेवाकाल के दौरान इन्होंने 3500 घन्टे की दुर्घटना-रहित उड़ान की जिसमें से प्रशिक्षणात्मक ड्यूटी पर 1900 घन्टों की उड़ान की।

**31. फ्लाइंग अफसर बेरी सोमाना (10068),  
टैक्नीकल/सिगनल**

फ्लाइंग अफसर बेरी सोमाना दिसम्बर 1968 से एक संक्रियात्मक स्क्वाइन में हवाई कर्मांदिल की ड्यूटी कर रहे हैं। इस अवधि के दौरान इन्होंने कुल 1940 घन्टों की उड़ान की है जिसमें से 1650 घन्टों की उड़ान पूर्ण क्षेत्र में दुरुह भू भाग के ऊपर हवाई अनुरक्षण संक्रियाओं के दौरान की है। फ्लाइंग अफसर सोमाना ने कठिन कार्यों और विशेषकर दुरुह मिशनों के लिए सर्वदा अपने आपको प्रस्तुत किया। इनकी प्रसन्न मुद्रा और कर्तव्यपरायणता इनके साथियों के लिए प्रेरणा का स्रोत रही है।

**32. फ्लाइंग अफसर शशिकांत आनन्दनाथ कोपिकार (10433)  
फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)**

फ्लाइंग अफसर शशिकांत आनन्दनाथ कोपिकार अक्तूबर 1966 से एक संक्रियात्मक स्क्वाइन में है। 30 मार्च 1971 को इन्हें एक प्रशिक्षण उड़ान के सिए तैनात किया गया था। जब ये अड्डे से लगभग 30 मील की दूरी पर थे तो इन्होंने देखा कि इनके

हंजन का तेल दबाव कम हो गया है और ये वायपस मुड़ गए। बाद में इन्होंने देखा कि बायुयान का टैकोजेनरेटर भी खराब हो गया है। अड्डे से 20 मील की दूरी पर बायुयान से एक जोर की कूँकूँ की आवाज आई। इन्होंने इंजन को नियंत्रण में रखने का हर संभव उपाय किया लेकिन जब ये अड्डे से केवल छः मील दूर रह गए तो अचानक एक बड़ी जोर की आवाज दूई और बायुयान थरथराने लगा फिर यह बुरी तरह डोलने लगा और असाधारण गति से नीचे आने लगा। इन्होंने यथोचित कार्यवाही की और बायुयान पर कुछ नियंत्रण पा लिया। अन्ततः इंजन पर पूरा नियंत्रण हो गया। इस सारे आपतकाल में इन्होंने धैर्य से काम लिया और अपनी सूझ-बूझ तथा कुशल विमान चालन द्वारा बायुयान को सुरक्षित अड्डे पर उतारने में सफलता प्राप्त की।

**33. फ्लाइंग अफसर ज्योति प्रकाश माथुर (11366),  
फ्लाइंग ब्रांच (पायलट)**

फ्लाइंग अफसर ज्योति प्रकाश माथुर अप्रैल 1968 से एक हेलीकाप्टर यूनिट में हैं। 27 अप्रैल 1971 को जब कि ये एक ट्रकड़ी में कार्यरत थे तो इन्हें एक संक्रियात्मक मिशन के लिए तैनात किया गया। वापसी उड़ान पर इन्हें घने जंगलों और पहाड़ी भू भागों के ऊपर से गुज़रना था। 30 मिनट तक उड़ने के पश्चात् हेलीकाप्टर का इंजन किसी यांत्रिक गड़बड़ी के कारण खराब हो गया। शीघ्र ही स्वधूरणनात्मक प्रक्रिया का आश्रय लेकर ये हेलीकाप्टर को मजबूरन नीचे उतारने लगे। इन्होंने जंगल के किनारे पर धान के एक खेत में उसे उतारना चाहा और वड़ी कुशलता से हेलीकाप्टर सुरक्षित उतारने में सफल हुए।

**34. 11947 मास्टर वारंट अफसर**

कोलेनगोडे नारायन बेंकटाचलम, जी टी आई० पी ज० आई० मास्टर वारंट अफसर कोलेनगोडे नारायन बेंकटाचलम 1946 से एक पैराशूट जम्प इन्स्ट्रक्टर हैं। इन्होंने विभिन्न प्रकार के बायुयानों से 400 से अधिक कुशाने की हैं जिससे स्वदेशी पैराशूटों और विमान-वाहित उपकरणों से पाइनियर कुदान, प्रदर्शन, प्रयोगात्मक और परीक्षण कुदान तथा उच्च तृंगता कुदान और समुद्री तथा आत्मरक्षण कुदानें भी शामिल हैं। पैराशूट जम्प इन्स्ट्रक्टर के रूप में इनकी उत्कृष्टता और कुशलता यूवा प्रशिक्षकों के लिए प्रेरणा की स्रोत रही। पैराशूट प्रैनिंग स्कूल का वर्तमान कार्यस्तर इन्हीं के अदम्य उत्साह और इस विशिष्ट क्षेत्र में इनके महत्वपूर्ण योगदान का ही परिणाम है।

**35. 400228 वारंट अफसर आशा मुकुल सरकार  
फ्लाइंग इंजीनियर**

वारंट अफसर आशा मुकुल सरकार जनवरी 1962 से एक संक्रियात्मक स्क्वाइन में फ्लाइट इंजीनियर के रूप में कार्य कर रहे हैं। बायुयान चलाने में इन्होंने उच्चतम परिवहन वर्ग “ए” प्राप्त किया हुआ है। इन्होंने 3000 घन्टों से अधिक की उड़ान की है। बायुयानों की खराबियों का बुद्धिमतापूर्ण विश्लेषण करने की इनकी विलक्षण क्षमता है। इन्होंने उड़ान में सैदेव गहरी रुचि दिखाई है और फ्लाइट इंजीनियर की ड्यूटी बड़े उत्साह और लगन के साथ पूरी की। उड़ान के समय कई अवसरों पर इन्होंने बड़े क्षैर्य और विश्वास के साथ कठिन परिस्थितियों का सामना किया।

दो अवसरों पर उड़ान के दौरान इनके वायुयान के हिंजन में खराबी आई और दोनों ही अफसरों पर इन्होंने हिंजन की खराबी की जांच कर और पायलटों को सही सलाह देकर वायुयान को सुरक्षित नीचे उतारने में मदद की।

### 36. 215700 सार्जेंट हीरा सिंह सैनी सिगनलर (एयर)

सार्जेंट हीरा सिंह सैनी तीन वर्ष के एक संक्रियात्मक स्क्वाड्रन में सिगनलर (एयर) के रूप में काम कर रहे हैं। इस अधिकारी के दौरान इन्होंने कुल 2,260 घन्टों की उड़ान की है जिसमें से 1,655 घन्टों की उड़ान संक्रियात्मक मिशनों पर की गई है। अपने व्यक्तिगत आराम की चिन्ता किये बिना इन्होंने सदैव कठिन मिशनों और अतिरिक्त कार्यों के लिए अपने को प्रस्तुत किया। इनकी कर्तव्यपरायणता से और वह भी विशेषकर अधिक काम के जोर के समय दिखाई गई इनकी कर्तव्यनिष्ठा से इनके साथियों को प्रेरणा मिलती रही है। इन्होंने बड़े उत्साह, दृढ़ता और कुशलता से अपना कर्तव्य पालन किया और औरों के लिए उदाहरण प्रस्तुत किया।

सं० 29-प्र०/73—राष्ट्रपति निम्नलिखित कार्मिकों को उनकी असाधारण कर्तव्यनिष्ठा एवं साहसपूर्ण कार्यों के लिए “नौसेना मेडल” / “नेवी मेडल” प्रदान करने का अनुमोदन करते हैं:—

#### 1. कमांडर सुभाष चन्द्र चौपड़ा (एसस) भारतीय नौसेना।

कमांडर सुभाष चन्द्र चौपड़ा को सितम्बर 1953 में कमीशन दिया गया था और ये जून 1955 में नेवल एयर आर्म में शामिल हुए। कोचीन में फ्लीट रिक्वारमेंट यूनिट में कुछ समय तक काम करने के पश्चात्, इन्हें फ्लाइंग इस्ट्रक्टर कोर्स के लिए चुना गया। इन्होंने कुछ समय तक एयर फोर्स फ्लाइंग कालेज में प्रशिक्षण देने का काम किया और 1961 में इन्हें नेवल एयर स्क्वाड्रन के कमांडिंग अफसर के रूप में नियुक्त किया गया। इन्होंने वायुयान बाहक जहाज पर सीनियर पायलट के रूप में और समुद्र में अग्रिम पंक्ति के स्क्वाड्रन के कमांडिंग अफसर के रूप में बहुत शानदार कार्य किया। इन पदों पर रह कर इन्होंने साहस और दृढ़-संकल्प शक्ति का परिचय दिया जिससे इनके अधीनस्थ हवाई कर्मीदल को काफी प्रेरणा मिली। इन्होंने 1967 में विलिंगडन में डिफेंस सर्विसेज स्टाफ कालेज का कोर्स किया। वायुयान-बाहक जहाज के लेपिटनेन्ट कमांडर (फ्लाइंग) और एक फीगेट के कार्यकारी अधिकारी के पद पर रहकर इन्होंने बहुत अच्छा कार्य किया। मार्च 1968 में ये गोवा में एक नेवल एयर स्टेशन की कमांड कर रहे हैं।

#### 2. लेपिटनेन्ट कमांडर रवीन्द्र शंकर गोडे (एसस) भारतीय नौसेना।

लेपिटनेन्ट कमांडर रवीन्द्र शंकर गोडे 1958 में नौसेना में शामिल हुए और 1961 के प्रारम्भ में इन्होंने आव्जिवर के रूप में अहंता प्राप्त की। हाल ही में प्राप्त किए गए वायुयान-बाहक जहाज में स्क्वाड्रन के आ जाने से पूर्व इन्हें फान्स 2—51GI/73

में प्रशिक्षण के लिए चुना गया था। इन्होंने हवाई स्क्वाड्रन में 2 वर्ष से अधिक समय तक कार्य किया और इस अधिकारी के दौरान अदम्य उत्साह और लगनशीलता का परिचय देखर अपने सहयोगियों के लिए एक अच्छा उदाहरण प्रस्तुत किया। इन्होंने 1964 में, एक द्विर्ज-कालीन टारपिण्डो-एटी सबमेरीन कोर्स किया। कुछ समय तक समुद्र में जनरल इयूटी पर काम करने के पश्चात्, इन्हें आव्जिवर स्कूल का कार्यकारी अधिकारी नियुक्त किया गया। इस पद पर इन्होंने नेवल एयर आर्म में प्रवेश प्राप्त नए आव्जिवरों को शानदार प्रशिक्षण दिया। नए पनडुब्बी रोधी हैलिकाप्टर स्क्वाड्रन के लिए इन्हें पुनः प्रिटेन में प्रशिक्षण के लिए चुना गया।

#### 3. लेपिटनेन्ट (एस० डी० बी०) केहर सिंह भारतीय नौसेना।

लेपिटनेन्ट (एस० डी० बी०) केहर सिंह को गोवा में निर्गसन परास उठाने तथा बिछाने के लिए परियोजना अधिकारी के रूप में नियुक्त किया गया था। सारा कार्य एक वर्ष तक था, जिसके दौरान इस अफसर ने बड़ी कुशलता तथा दृढ़ता से बहुत कठिन और जोखिमपूर्ण कार्य किए। समुद्र में लगभग 80 फुट की गहराई में बिछी पड़ी लगभग आधे टन वजन वाली कई डिटेक्टर यूनिटों का पता लगाया और उन्हें वहाँ से बड़ी सावधानी से बाहर निकाला। 6,000 मीटर से अधिक लम्बे आमर्द केबल को भी जंक्शन बक्सों के साथ समुद्रीतल से निकालना पड़ा। इसमें समुद्रीतल में 100 फुट की गहराई पर डिटेक्टर यूनिटों को ढंग से बिछाने और रेंज से समुद्री तट पर बने इन्टर्फ़ेस्ट हट तक केबल से जाने का कार्य शामिल था। इसके अतिरिक्त रेंज मार्कर बोया तथा बंध बोया को भी सही तरह से रखना था। इस सारे काम को लगातार काफी अंग्रे समय तक और बहुत सही ढंग से करना था। लेपिटनेन्ट केहर सिंह ने अपने सीमित साधनों का उपयोग करते हुए बड़ी दृढ़ता से इस कार्य को पूरा किया।

#### 4. बीर सिंह नेगी, पेटी अफसर (सी० डी० 2)

#### सं० 46483

अगस्त 1970 में पोखरन्दर के पास समुद्र में धंसे हुए एम०टी एम्पुरिया को बचाने के लिए यह आवश्यक था कि जहाज के जलाधीन “हृष्ट” को पहुंची क्षति का जायजा लिया जाय और उसे और क्षति न पहुंचने वी जाय। इसके लिए तेज मानसून के दौरान जहाज के अन्दर से और बाहर से समुद्र में काफी गोता लगाना आवश्यक था। जहाज की पिछली सिरा टंकी के तल पर 4 फुट लम्बा तथा 3 फुट चौड़ा एक बड़ा सुराख पाया गया। जहाज के तल से गोता लगाते हुए समुद्र की तीव्र लहरों के उस जहाज से टकराते रहने के कारण गम्भीर रूप से चोट लगने अथवा जहाज तथा समुद्री लहरों के बीच समा जाने का बराबर खतरा बना हुआ था। टंकी में लहरों की हिलोरों के कारण गोता लगाने का काम अधिक जोखिमपूर्ण था क्योंकि वहाँ गोता लगाने के लिए बहुत कम जगह थी। सेनौना के गोताखोर उस टंकी के सुराख को अन्दर से सीमेंट, कंकरीट, रेत और सीमेंट की बोरियों से बन्द करने में सफल हुए। इस कार्यवाही में बीर सिंह नेगी ने साहस तथा दृढ़-संकल्प शक्ति का परिचय दिया।

5. नायू सिंह तोमर, सीडिंग सीमेन, (सी० डी० ३)  
सं० 82914

अगस्त 1970 में पोरबन्दर के पास समुद्र में धंसे हुए एम० टी० एम्पुरीया को बचाने के लिए यह आवश्यक था कि जहाज के जलाधीन "हल" को पहुंची अति का जायजा लिया जाय और उसे और क्षति न पहुंचने दी जाए। इसके लिए तेज मानसून के दौरान जहाज के अन्दर से और बाहर से समुद्र में काफी गोते लगाना आवश्यक था। जहाज की पिछली सिरा टंकी के तल पर 4 फुट लम्बा तथा 3 फुट चौड़ा एक बड़ा सुराख पाया गया। जहाज के तख्ते से गोता लगाते हुए समुद्र की तीव्र लहरों के उस जहाज से टकराते रहने के कारण गम्भीर रूप से चोट लगाने अथवा जहाज तथा समुद्री लहरों के बीच समा जाने का ब्रावोर खतरा बना हुआ था। टंकी में लहरों की हिलोरों के कारण गोता लगाने का काम अधिक जोखिमपूर्ण था क्योंकि वहाँ गोता लगाने के लिए बहुत कम जगह थी। नौसेना के गोताखोर उस टंकी के सुराख को अन्दर से सीमेन्ट, कंकरीट, रेत और सीमेन्ट की झोरियों से बन्द करने में सफल हुए। इस कार्यवाही में नायू सिंह तोमर ने साहस और दृढ़-संकल्प शक्ति का परिचय दिया।

## 6. कौशल प्रसाद विश्वकर्मा

## एंकिंटन चीफ सिपाही आर्टिफिसर (सं० 50464)

3 मार्च 1971 को प्रातः लगभग 9 बजकर 38 मिनट पर आई० एन० एस० रणजीत टाइडल बेसिन बम्बई में खड़ा आई० एन० एस० जमुना से टकरा गया जिससे आई० एन० एस० जमुना को गम्भीर क्षति पहुंची। कौशल प्रसाद विश्वकर्मा तुरन्त डैक से नीचे उतरे और उन्होंने किट स्टोर तथा नं० 2 सर्वे स्टोर के दो कमरों में पानी न आने देने के लिए तुरन्त कार्यवाही की। यद्यपि किट स्टोर में पानी का स्तर डैक स्तर से लगभग 4 फुट ऊंचा बढ़ चुका था और पानी का स्तर तेजी से बढ़ता ही जा रहा था फिर भी कौशल प्रसाद विश्वकर्मा निस्संकोच उस कमरे में जा घुसे और पानी से भरे हुए उस कमरे में गोता लगाते हुए उसमें पड़ी दरारों का पता लगाकर उन्हें यथासंभव बन्द करने में सफल हुए इसी प्रकार से इन्होंने नं० 2 सर्वे स्टोर में पड़ी दरारों को भी बन्द किया : यद्यपि ऐसा करते हुए इन्हें काफी खरोचें आ गई थीं और ये बुरी तरह थक चुके थे, फिर भी कौल रूप तथा कैटीन स्टोर में पानी पहुंचने की खबर सुनकर ये तुरन्त उस ओर फिर दौड़े और बड़ी कठिनाई से इन्होंने दोहरे पैदे वाली जगह में जलरोक भीत में पड़ी दरार का पता लगाया। इस दरार को बन्द करने में इन्होंने बड़ी कार्य कुशलता दिखाई। इस काम में इन्हें पानी से भरी बहुत ही संकुचित जगह से होकर लगभग 10 फुट तक गोता लगाना पड़ा।

कौशल प्रसाद विश्वकर्मा ने नौसेना की उत्तम परम्परानुकूल गाहम, पहलशक्ति और दृढ़-संकल्प शक्ति का परिचय दिया।

अशोक भिव, राष्ट्रपति के सचिव

## सोक सभा सचिवालय

नई दिल्ली-1, दिनांक 23 अप्रैल 1973

सं० 1 (2)-पी० य०/72 अध्यक्ष ने श्रीमती सुभद्रा जोशी संसद सदस्यों के स्थान पर, जो विदेश पात्रा पर गई हैं, 23 अप्रैल, 1973 से श्री अमृत नाहटा, संसद सदस्य को सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति का सभापति नियुक्त किया है।

एम० ए० सुन्दराजन, उप सचिव

## गृह मंत्रालय

नई दिल्ली-110001 दिनांक 5 अप्रैल 1973

सं० 29/8/73- बी० पी० आर० एण्ड डी०/पर्सनल-2 दिनांक 10 नवम्बर 1971 के गृह मंत्रालय के संकल्प सं० 9/72/71-कार्मिक-II के अधीन बनाई गई पुलिस प्रशिक्षण संबंधी समिति ने अपना कार्य पूरा कर लिया है और इस समिति को 31/12/1972 (अपराह्न) को समाप्त कर दिया गया है।

सी० जी० सोमिया, संयुक्त सचिव

## रेल मंत्रालय

(रेलवे बोर्ड)

नई दिल्ली, अप्रैल 1973

सं० 72/आर० ई०/161/23—रेलवे लाइनों और परिसरों के सभी उपयोगकर्ताओं की सामान्य सूचना के लिए एस्टद्वारा अधिसूचित किया जाता है कि बड़ौदा मंडल के बड़ौदा-मकरपुरा खण्ड पर 25-4-1973 को अथवा उसके बाद 25 के० बी० वाले ए० सी० कर्षण तारों में बिजली चालू कर दी जायगी और उसी तारीख से ऊपरी कर्षण लाइन हर समय के लिए बिजलीयुक्त मानी जायगी तथा कोई भी अनधिकृत व्यक्ति उक्त उपरी कर्षण लाइन के पास नहीं जायगा और न ही उसके आस पास काम करेगा।

सं० 72/आर० ई०/161/23—जनसाधारण के सूचनार्थ अधिसूचित किया जाता है कि पश्चिम रेलवे के बड़ौदा-मकरपुरा खण्ड पर 25 के० बी० ए० सी० विद्युत कर्षण चालू करने के सम्बन्ध में अत्यधिक उंचाई तक लडे डिल्बों को बिजली युक्त कर्षण तारों को छुने या खतरनाक रूप से उनके निकट जाने से रोकने के उद्देश्य से सभी समपारों पर सड़क की सतह से 4'673 मीटर (15'-4") की स्पष्ट उंचाई पर ऊचाई मापक लगा दिये गये हैं। जनता को एस्टद्वारा सूचित किया जाता है कि वे बाहनों का लदान करते समय ऊपर बतायी गयी ऊचाई को ध्यान में रखें और यह सुनिश्चित करें कि सड़क बाहनों द्वारा ले जाये जाने वाले भार से किसी भी हालत में ऊचाई मापकों का अतिक्रमण न हो।

अत्यधिक ऊचाई तक भार लादने में निम्न खतरे हैं:—

1. ऊचाई मापक को खतरा और इसके परिणाम-स्वरूप सड़क तथा रेलवे लाइन पर बाधा।

2. ढोये जाने वाले सामान या उपस्कर अथवा स्वयं बाहन को खतरा ।  
 3. बिजली युक्त कंडकटरों से छू जाने या खतरनाक रूप से उनके निकट आ जाने के कारण आग लगने का खतरा और जीवन का जोखिम ।

एच० एफ० पिन्टो, सचिव रेलवे बोर्ड

### सूचना और प्रसारण मंत्रालय

फिल्मों के लिए राष्ट्रीय पुरस्कार

नई दिल्ली—1 दिनांक 19 अप्रैल 1973

### संकल्प (संशोधन)

सं० एफ० 1/2/63—एफ० एफ० सी० फिल्मों के लिए राष्ट्रीय पुरस्कारों के सम्बन्ध में सूचना और प्रसारण मंत्रालय के संकल्प संख्या /1/2/73—एफ० एफ० सी०, तारीख 17 फरवरी, 1973 में निम्नलिखित संशोधन किए जाते हैं:—

- (क) नियम 9 का उपबन्ध (ii) निम्न प्रकार पढ़ा जायगा:—  
 “प्रादेशिक समिति, कलकत्ता—बंगला, असमिया, उड़िया तथा मणिपुरी में फीचर फिल्में”।  
 (ख) नियम 17 के अन्तर्गत पांचवी पंक्ति में आने वाले शब्द ‘तीन’ के स्थान पर शब्द ‘पांच’ प्रतिस्थापित किया जायगा।  
 (ग) नियम 5 के अन्तर्गत, ‘फार्म में करेगा’ शब्दों के साथ समाप्त होने वाले वाक्य के बाद निम्नलिखित जोड़ा जायगा:—  
 अत्यंत असाधारण परिस्थितियों में सरकार प्रमाणीकरण के वर्ष में छूट दे सकती है।

### आवेदन

आदेश दिया जाता है कि सर्व साधारण की सूचनार्थ यह संकल्प भारत के राजपत्र ये प्रकाशित किया जाए।

हरजीत सिंह, अवर सचिव

### निर्माण और आवास मंत्रालय

नई दिल्ली, दिनांक 9 मार्च 1973

### संकल्प

विषय:—भारत सरकार के मुद्रणालयों के कर्मचारियों का वर्गीकरण ।

सं० ओ०—17034/55/72—पी०.—भारत सरकार ने, “भारत सरकार मुद्रणालय कर्मचारी, 1973 के वर्गीकरण के लिए समिति,” नाम की एक समिति स्थापित करने का निर्णय किया है जिस में निम्नलिखित शामिल है:—

- |                                     |         |
|-------------------------------------|---------|
| (1) संयुक्त सचिव (मुद्रण)           | अध्यक्ष |
| निर्माण और आवास मंत्रालय            |         |
| (2) उप-सचिव (निर्माण)               | सदस्य   |
| निर्माण और आवास मंत्रालय            |         |
| (3) संयुक्त निदेशक, मुद्रण,         | सदस्य   |
| मुद्रण निदेशालय                     |         |
| (4) सहायक वित्तीय सलाहकार (निर्माण) | सदस्य   |

मुद्रण निदेशालय के एक वरिष्ठ विश्लेषक (जो निदेशक द्वारा नामित किये जायेंगे) समिति के सचिव के रूप में कार्य करेंगे:—

### 2. विचारणीय विषय

समिति निम्नलिखित विषयों पर विचार करेगी:—

- (i) भारत सरकार मुद्रणालयों में औदोगिक कर्मचारियों के पदों के वर्तमान वर्गीकरण का कार्य करने की अपेक्षित कुशलता के संदर्भ में पुनरीक्षण ।

(ii) कार्य के विषय चालकों द्वारा प्रयोग में लाये जाने वाले औजारों आदि, निर्धारित छूट की मात्रा, उन में आने वाली प्रक्रियाओं आदि के तकनीकी विश्लेषण के यथा व्यवहार्य स्तर परीक्षण द्वारा वर्तमान वर्गीकरण में अध्यतन द्वारा यदि कोई हो, अथवा असंगतियों को दूर करने की दृष्टि से, जहां कहां, आवश्यक हो पुनः वर्गीकरण हेतु सिफारिशें देना, जिस से तृतीय वेतन आयोग की सिफारिशों में निर्धारित किए जाने वाले नये वेतनमानों में कर्मचारियों का उचित नियोजन सुनिश्चित किया जा सके ।

(iii) मुद्रणालयों के विभिन्न कार्य केन्द्रों, अनुभागों, शाखाओं आदि में कर्मचारियों को लगाने की पद्धति की सिफारिश करना ।

3. समिति अपना कार्य 31 जुलाई, 1973 तक पूरा करेगी तथा सरकार को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगी ।

4. समिति अपने कार्यों तथा अन्य कार्य प्रणाली सम्बन्धी मामलों की पद्धति निर्धारित करने में स्वतन्त्र होगी ।

### आवेदन

(i) आदेश दिया जाता है कि संकल्प की प्रति भारत सरकार के सभी मंत्रालयों / विभागों को भेजी जाये ।

(ii) यह भी आदेश दिया जाता है कि संकल्प भारत के राजपत्र में प्रकाशित किया जाये ।

पी० प्रभाकर राव, संयुक्त सचिव

नई दिल्ली, दिनांक 25 अप्रैल, 1973

विषय:—भारत सरकार मुद्रणालयों के कर्मचारियों का वर्गीकरण ।

सं० ओ० 17034/55/72—पी०.—“भारत सरकार मुद्रणालय कर्मचारी, 1973 के वर्गीकरण के लिए समिति” की स्थापना के बारे में इस मंत्रालय के दिनांक 17 मार्च, 1973 के संकल्प सं० ओ०—17034/55/72—पी० / के पैरा 1 की मद सं० (2), (3), (4) आदि की मदों के लिए निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाय:—

(2) श्री एस० एन० बर्नजी.	सदस्य
उप सचिव, निर्माण और आवास मंत्रालय	

(3) श्री ए० सी० दास गुप्ता	सदस्य
संयुक्त निदेशक (मुद्रण)	

(4) श्री मेहर सिंह, अवर सचिव, वित्त	सदस्य
(डब्ल्यू० तथा ई०)	

(5) श्री श्री कृष्ण, वरिष्ठ विश्लेषण, मुद्रण	सचिव
निदेशालय	

2. उपर्युक्त अधिसूचना के पैरा 2 के उप पैरा (iii) के लिये निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाय:—

“भारत सरकार के मुद्रणालयों में कर्मचारियों के वर्गों का पुनः वर्गीकरण/उनकी समाप्ति/उनके बनाए जाने के फल स्वरूप भारत सरकार मुद्रणालयों की विभिन्न ब्रांचों तथा अनुभागों के स्टाफ पैटर्न में किसी परिवर्तन के बारे में सिफारिशें देना ।

### आवेदन

(i) आदेश दिया जाता है कि संकल्प की एक प्रति भारत सरकार के सभी मंत्रालयों / विभागों को भेजी जाये ।

(ii) यह भी आदेश दिया जाता है कि संकल्प भारत के राजपत्र में प्रकाशित किया जाये ।

पी० के० सेन, संयुक्त सचिव

## PRESIDENT'S SECRETARIAT

*New Delhi, the 26th January 1972*

No. 27-Pres./73.—The President is pleased to approve the award of the BAR to "VAYU SENA MEDAL"/"AIR FORCE MEDAL" to :—

Squadron Leader SUBHASH MADANMOHAN HUNDIWALA, VM (6351), Flying Branch (Pilot)

Squadron Leader Subhash Madanmohan Hundiwala has been commanding a helicopter unit since February, 1971. In April, 1971, he was assigned an important and difficult task which necessitated airlifting of men and stores at a very short notice. Nearly 600 hours of flying effort was put in by his Detachment within a short span of 40 days, of which over 400 hours were flown during the first 15 days. In carrying out a task of such magnitude, he displayed leadership, organising ability and exceptional devotion to duty.

No. 28-Pres./73.—The President is pleased to approve the award of the "VAYU SENA MEDAL"/"AIR FORCE MEDAL" to the undermentioned personnel for acts of exceptional devotion to duty or courage :—

1. Wing Commander RAMESH KRISHNARAO NAGARKATTI (4012), Flying Branch (Navigator)

Wing Commander Ramesh Krishnarao Nagarkatti took over command of Navigation and Signals School in May, 1970. With his resourcefulness and effective management, he was able to overcome many difficulties confronting the unit. As a result, he achieved the completion of all the courses on schedule with good results. His constant exhortation and personal example led to the upgrading of the transport categories of pilots, navigators, signallers and the instructional categories of qualified navigational instructors. He has flown over 4,500 hours, of which nearly 1,300 are by night. It was largely due to his undiring efforts and personal supervision as a Commander as well as a highly skilled navigator, that the Navigation and Signals School had a perfect flight safety record during 1970.

2. Wing Commander DAYASHANKER MISHRA (4067), Technical Engineering

Wing Commander Dayashanker Mishra was posted to a Base Repair Depot in January, 1970, and was entrusted with the task of organising the major servicing of certain types of aircraft and helicopters. The Depot was required to shoulder a commitment far in excess of its approved task. He made a realistic appraisal of the whole situation and planned the aircraft production sections on modern lines to meet the increased commitment. He evolved certain repair and servicing schemes and planned the resequencing of various technical activities and processes so as to cut down turn-round time. This greatly accelerated the aircraft production programme. He also launched a drive for utilisation of indigenous items and the reclamation of parts in short supply. As a result, the Depot not only exceeded its production task but has also been placed on a more sound footing.

3. Wing Commander RAJAGOPAL SHIRAMULU NAIDU (4090), Flying Branch (Pilot)

Wing Commander Rajagopal Shriramulu Naidu took over the command of an operational squadron in April, 1970. The squadron was faced with a number of maintenance problems and at the same time was allotted a significant increase in its flying task. By intelligent planning, hard work and effective supervision, Wing Commander Naidu ensured the completion of the allotted task. In addition to this, he was assigned the task of planning and execution of certain exercises and displays. In this also, he showed excellent results. He has a total of 8,125 hours of flying to his credit, of which more than 1,000 hours have been by night. He is also a very successful flying instructor.

4. Wing Commander SANDIP SEN (4356), Flying Branch (Pilot)

Wing Commander Sandip Sen has been commanding an operational squadron since September, 1968. During 1969 and 1970, the Squadron was required to complete an operational task as well as an important training assignment. At the same time, the squadron's resources of aircraft had to be heavily curtailed. That the Squadron met both these important tasks successfully is an indication of the inspiring leadership and professional competence of Wing Commander Sen. He has flown 5,678 hours including over 1,500 hours on operations. He is also an experienced flying instructor.

5. Wing Commander VAIDYANATHAN KRISHNA-MURTHY (4487), Flying Branch (Pilot)

Wing Commander Vaidyanathan Krishnamurthy has been serving as the Chief Instructor at a Transport Training Wing since November, 1969. On the 1st March, 1971, he was detailed as Captain of an aircraft which was on a special mission to Jaypor Airfield. About two minutes after passing over the town of Rayaguda, Wing Commander Krishnamurthy saw smoke coming from the cowling of the port engine. Oil was also pouring out of the engine. He immediately reduced power on the affected engine and abandoned the climb. He noticed that the reduction of power also reduced the flow of smoke and oil. He thereupon decided to make an emergency landing at Rayaguda landing strip. Despite the defective engine, the difficult approaches and the short length available for the landing run, he made a safe landing, without any damage to the aircraft and its occupants.

6. Wing Commander RAMANATHAN SUNDARESAN (4574), Flying Branch (Pilot)

Wing Commander Ramanathan Sundaresan has been commanding an operational training unit since July, 1969. During the period of his Command, he demonstrated his flying skill under extremely hazardous conditions on several occasions. Under his inspiring leadership, the unit has achieved the remarkable utilisation figure of 100 hours per month per aircraft. In spite of the long working hours involved in achieving this task, Wing Commander Sundaresan maintained the morale of the personnel of his unit at a very high level.

7. Wing Commander ALLAN ALBERT D'COSTA (4580), Flying Branch (Pilot)

Wing Commander Allan Albert D'Costa took over command of a Fighter Squadron, which was being equipped with a new type of aircraft. He organised the squadron on sound lines, ensuring that the administrative and maintenance echelons were geared up to meet the heavy training commitments necessary for achieving combat preparedness at an early date. While he himself flew more than 400 sorties, involving over 300 hours on the new type of aircraft, he ensured that all the pilots in the Squadron were also adequately trained, and made ready for combat.

8. Wing Commander VIDYA SAGAR CHADHA (4587), Flying Branch (Pilot)

Wing Commander Vidya Sagar Chadha took over the Command of an Operational Squadron in November, 1969. Under his leadership, the Squadron achieved a very high degree of combat preparedness in a short time. This was demonstrated in mid-1970, when the Squadron won the Command Combat Efficiency Trophy. Wing Commander Chadha led a group of supersonic fighters in the Inter-Command Weapons Meet in 1970. His group's results were the best for their category. He has 4,000 hours of accident free, single-engine flying to his credit, out of which nearly 3,500 hours are on Jet aircraft. Throughout his tenure as Squadron Commander, he has displayed exceptional devotion to duty and has set the finest standards in flying and airmanship for the younger pilots to emulate.

9. Squadron Leader MANOHAR LAL BEHL (5002), Flying Branch (Pilot)

Squadron Leader Manohar Lal Behl has been serving as Flight Commander in an Operational Squadron since December, 1969. Under the general supervision of the Squadron Commander, he was responsible for planning and execution of all operation and training commitments of the Squadron. By his untiring efforts, he brought about considerable improvement in the Squadron's operational capability. In spite of difficult conditions, all operational tasks were fulfilled. He has 6,040 hours of accident free flying to his credit.

10. Squadron Leader HALLOWIN KAILASAM (5183), Flying Branch (Pilot)

Squadron Leader Hallowin Kailasam is serving as a Flight Commander in the Air Force Flying Instructors School. He has 4,200 hours of flying to his credit, of which more than 2,600 hours are on instructional flying. The introduction of a new type of training aircraft at the Flying Instructors School called for the formulation of an entirely new training programme. This included conversion of the staff of the School, compilation of new syllabi, pilots notes, and revision of the instructors handbook. He carried out intensive day and night flying on the new aircraft, collected valuable data, and compiled comprehensive notes which are of considerable help in the conduct of training on this type of aircraft.

**11. Squadron Leader GURBACHAN SINGH (5407).  
Technical/Electrical**

Squadron Leader Gurbachan Singh has been serving as the Chief Instrumentation and Electrical Officer at an Aircraft and Armament Testing Unit since May, 1969. He was largely responsible for the successful development of a number of aircraft instruments and aids. These tasks were undertaken by him in addition to the normal heavy commitment of flight trials, systems assessment and flight test instruments. He has worked as the Chief Project Officer of the Unit and in this capacity has been responsible for the planning and execution of some flight trials programmes. He has kept himself well informed about modern developments in aircraft system, and is an Associate Fellow of the Royal Aeronautical Society.

**12. Squadron Leader MINOO VANIA (5508). Administrative Branch**

Squadron Leader Minoo Vania has been a Parachute Jump Instructor since 1959. He is the first Indian to complete 500 live descents. He has jumped at places ranging from the mountains of Ladakh to the breaches of the South and from jungles of Nefra to the deserts of Rajasthan. Over the last 12 years, he has been associated with series of paratrooping trials. As the Chief Instructor at the Paratroopers Training School, he has rendered commendable service.

**13. Squadron Leader PHILIP PHILIP (5662). Flying Branch (Pilot)**

Squadron Leader Philip Philip has been on the strength of an Operational Squadron since May 1967. He is an experienced transport Pilot and a flying instructor and has flown over 4,950 accident free hours. Of these, 1,572 hours were on operational missions over mountainous terrains. Beside his normal flying duties, he has made an outstanding contribution as the Squadron Training Officer, in successfully converting a large number of pilots on to the type of aircraft with which his Squadron is equipped. In addition, he has been responsible for raising the Squadron categorisation status, and the percentage of his aircrews holding valid categories has doubled in a little over a year. Largely as a result of this, the Squadron has been able to meet all its operational commitments. In February 1969 when no information about a rowing boat which was in the Bay of Bengal was forthcoming, Squadron Leader Philip Philip embarked on a search and rescue mission. Although the capability of his aircraft for maritime reconnaissance was limited, he successfully traced the boat in about two hours. Having located the boat, he guided a pilot vessel towards the boat, and continued circling to ensure that the pilot vessel reached it. On three occasions, while carrying out operational flights, his aircraft suffered airborne emergencies. On each occasion, he took prompt action and brought the aircraft back to safety.

**14. Squadron Leader NESTOR JOSEPH DE CONCEICAO (5669). Flying Branch (Pilot)**

Squadron Leader Nestor Joseph De Conceicao is serving as a Flight Commander in an Operational Squadron. He has flown over 5,140 hours without an accident, including 1,475 hours of instructional flying and 1,338 hours on operational missions. He has been responsible for training and supervision of pilots in the air maintenance role. Recently, on an air maintenance mission to an advanced landing ground, his aircraft had an engine failure. He took correct and timely action in the emergency and landed the aircraft safely.

**15. Squadron Leader ANAND NARAIN MEHTANI (5804). Flying Branch (Pilot)**

Squadron Leader Anand Narain Mehtani has been commanding a Helicopter Unit for nearly two years. His Unit has met all its operational commitments. Due to the untiring efforts of Squadron Leader Mehtani, the Unit was soon able to undertake operational missions allotted to it, using the new types of aircraft with which the Unit was re-equipped. He has flown nearly 3,000 hours, including over 1,850 hours on helicopters operating over difficult terrain in the Northern and Eastern Sectors. During his tenure as Officer Commanding, he has shown exceptional devotion to duty and has displayed courage in carrying out casualty evacuation from remote and difficult helipads. He has set a fine example in flying and airmanship to other pilots.

**16. Squadron Leader NILKANTH KESHAV BARVE (5864), Flying Branch (Pilot)**

Squadron Leader Nilkanth Keshav Barve has been commanding a Helicopter Unit since January 1969. He has flown more than 3,300 hours, of which over 1,240 hours were on operational missions in the Northern and Eastern Sector. He has also 1,050 instructional flying hours to his credit. Throughout his career, he has displayed extreme devotion to duty and has set an inspiring example to others in undertaking hazardous flying commitments. Under his leadership, his unit achieved an accident free flying record. He has also trained many pilots in a special role.

**17. Squadron Leader VIJAY PAL SINGH GILL (6347). Flying Branch (Pilot)**

Squadron Leader Vijay Pal Singh Gill is serving as Flight Commander of an Operational Squadron. He has to his credit nearly 6,000 accident free flying hours of which 2,200 hours were on operational missions. He has set a high standard in airmanship and has always been in the forefront of all arduous and difficult missions. His enthusiasm has inspired all those who have come in contact with him. He has taken keen interest in training and has ensured that pilots of his Squadron are qualified as captains in the shortest possible time.

**18. Squadron Leader JOSEPH THOMAS (6496). Flying Branch (Pilot)**

Squadron Leader Joseph Thomas has been serving in an Operational Squadron since May 1967. He has carried out more than 230 sorties totalling over 600 flying hours on aerial survey flights. This required flying over inhospitable terrain. Squadron Leader Thomas carried out all these missions with zeal, enthusiasm and a remarkable degree of professional skill. On two occasions, he faced serious aircraft emergencies and dealt with them successfully. On 14th October, 1967, while returning from a sortie in the Eastern Sector, his aircraft suffered total hydraulic failure. He diverted the aircraft to a forward airfield and landed without any damage to the aircraft. On 22nd August, 1969, he had an engine failure while carrying out an air test but managed to land safely on one engine.

**19. Captain SARAB JOT SINGH SAIGHAL (IC-13244). Artillery**

On the 23rd July, 1971, Captain Sarab Jot Singh Saighal who was serving with an Air Observation Squadron, was flying an aircraft on a reconnaissance mission. After successfully completing the mission, he set course for base. After about seven minutes of flying, a burning smell in the cockpit, which appeared to be coming from the rear, was brought to the notice of the officer. With extreme alertness of mind and professional skill he, with the help of his co-pilot, carried out a systematic check to establish the cause of the burning smell. At this time, they were flying over a completely flooded and water logged area and there was no force landing field visible in close vicinity. In the meantime, the cockpit became foggy with smoke and he decided to carry out a forced landing. Inspite of poor visibility due to smoke in the cockpit, he skillfully manoeuvred his aircraft safely into a small and the only dry spot available in the area. By his timely action he not only saved the lives of the occupants of the aircraft but also avoided damage to a costly aircraft.

**20. Captain GURBAKSH SINGH SIHOTA (IC-15471). Artillery**

On the 23rd July, 1971, Captain Gurbaksh Singh Sihota was the second pilot of an aircraft which was detailed on a reconnaissance mission. After successfully completing the mission, the aircraft headed toward the base. After about seven minutes of flying, there was a burning smell in the cockpit. At this time, they were flying over completely flooded and water logged area. He assisted the Captain of the aircraft in locating and selecting a field for forced landing, and in carrying out vital checks before force landing. The thoroughness with which Captain Gurbaksh Singh Sihota performed his duties as second pilot under trying conditions is one of the brightest examples of professional competence and presence of mind which were responsible for saving valuable lives and avoiding damage to a costly aircraft.

**21. Flight Lieutenant BOHMAN RASHID IRANI (6515), Flying Branch (Pilot)**

On the 4th September, 1970, Flight Lieutenant Bohman Rashid Irani was leading a three-aircraft low level tactical training mission. After completing a turn, his aircraft which was flying at a speed of 900 km. per hour was struck by a bird. The impact damaged the front windscreen and the left quarter light, making them opaque. The right quarter light was shattered and Flight Lieutenant Irani was struck on the right side of his face with broken glass and parts of the bird. The injuries caused bleeding and completely obscured the vision of his right eye. Even though he had no forward vision with his right injured eye and the air was rushing in through the right quarter light panel, he kept the aircraft under control and made a safe landing.

**22. Flight Lieutenant PRATIPAL SINGH PARSHAR (6775); Flying Branch (Pilot)**

Flight Lieutenant Pratipal Singh Parshar was detailed to fly on a practice interception mission on the night of the 15th December, 1970. During the flight, the main hydraulic system of his aircraft failed which resulted in severe limitations on his engine power. He carried out the difficult manoeuvre of a descending circuit pattern with skill. When he was on the final stage of approach, the runway lights went off due to power failure. In spite of these difficulties, he landed the aircraft safely.

**23. Flight Lieutenant MANGTA SINGH (7845), Technical Engineering**

Flight Lieutenant Mangta Singh was commissioned in the Air Force in November, 1963 after over 18 years of service as an airman. He has served with distinction in a number of operational and maintenance units. In 1970, he earned the commendation of the Air Officer Commanding-in-Chief, Maintenance Command, for his work in setting up the test rigs necessary for the major repair of aircraft engines. Since February, 1970, he has been serving as the Engineering Officer of an Operational Squadron. In the Squadron, a number of aero engines had been withdrawn from service due to certain defect. He investigated the matter and established that the cause of the defect was the malfunctioning of a valve. By replacing the defective valve, many engines were made serviceable and a considerable amount of foreign exchange was saved.

**24. Flight Lieutenant YOGINDER PRAKASH (8168), Flying Branch (Pilot)**

Flight Lieutenant Yoginder Prakash has been serving with a Helicopter Unit in the Eastern Sector since November, 1968. He has a total of 2,639 flying hours to his credit. On the 16th August, 1970, he was detailed on a special mission. Enroute, the engine of his helicopter failed. However, he manoeuvred the helicopter away from hills covered with thick jungle, and landed it in a paddy field. He displayed great professional skill, courage and judgment in handling the emergency.

**25. Flight Lieutenant KRISHAN ADHAR SINGH TYAGI (8172), Flying Branch (Pilot)**

Flight Lieutenant Krishan Adhar Singh Tyagi has been serving with the Transport Trading Wing since January, 1969. He has flown more than 3,680 hours, out of which 1,340 hours are on instructional duties. On the 27th February, 1971, he was Captain of an aircraft. During the flight, the port engine failed. The aircraft was fully loaded and even with full power on the starboard engine it gradually lost height. Eventually, when only 4,000 feet above sea level it was able to maintain height, but at that height it had to fly in cloud and heavy rain. He diverted to the nearest airfield. In order to do so, he had to fly through bad weather for nearly 45 minutes. At the airport, he carried out a safe landing even though the runway was water-logged due to a heavy downpour. Throughout the emergency, he displayed great presence of mind and excellent airmanship.

**26. Flight Lieutenant MINOO RUCI WADIA (9006), Flying Branch (Pilot)**

Flight Lieutenant Minoo Ruci Wadia has been serving with an Operational Squadron since October, 1969. He has 2,000 flying hours to his credit out of which 1,400 hours are on operational flying. On the 11th September, 1970, he was detailed to fly from Allahabad to Bangalore. After becoming airborne, when approximately 135 miles south of Begumpet, he experienced loss of propeller control on the starboard engine. The aircraft which was fully loaded began to lose

height rapidly. He controlled the aircraft on asymmetric power and reduced the loss of height to the minimum by ejecting the jettisonable load and diverted the aircraft to Cuddappah airfield for an emergency landing. This airfield was inadequate for landing the aircraft, but there was no alternative. During the landing run at Cuddappah, the engine reverse pitch did not function in time. After rolling for about 600 yards, he found that the nose wheel steering had also failed with the resultant loss of directional control. Inspite of these mechanical failures, he remained cool, and skilfully brought the aircraft to a safe halt within the short space available.

**27. Flight Lieutenant AJIT KUMAR MANOHAR RAJE (9050), Flying Branch (Pilot)**

Flight Lieutenant Ajit Kumar Manohar Raje is serving with an Operational Squadron. On the night of the 11th January, 1971, he was detailed to carry out a practice interception flight. Towards the end of the flight, he suddenly experienced a total failure of all his pressure instruments and as such no information about his altitude, air speed and rate of climb or descent was available. He then found that his artificial horizon and radio altimeter were also not working. At this critical moment, he was faced with the choice of either abandoning the aircraft or carrying out a landing. Inspite of the failure of vital instruments, he chose the latter course in order to save the aircraft. With consummate skill he succeeded in making a safe landing.

**28. Flight Lieutenant TARLOCHAN SINGH (9491), Flying Branch (Navigator)**

Flight Lieutenant Tarlochan Singh was commissioned in the Air Force in May, 1965. He has since then served with an operational transport squadron. Unmindful of his personal comfort and safety, he has always volunteered himself for arduous tasks. He is a source of inspiration to all his fellow aircrew. He is a Navigator of exceptional professional skill. It is an outstanding achievement that in the short space of one year Flight Lieutenant Singh has flown over 1,200 hours, of which over 1,000 hours were on operational missions.

**29. Flight Lieutenant BHUPINDER SINGH CHANDEL (9726), Flying Branch (Pilot)**

Flight Lieutenant Bhupinder Singh Chandel is serving with a Helicopter Unit. On 24th January, 1971, he was detailed to evacuate Army Personnel from a picket in the Northern Sector. These men were suffering from acute frost bite and were in severe shock sustained during an unexpected blizzard and avalanche. The visibility was very poor and the picket was covered with a thick blanket of snow. While flying over the area, Flight Lieutenant Chandel found that hoisting of casualties by the Rescue Hoist was not possible due to strong winds. He, therefore, executed a landing on difficult side and succeeded in evacuating five men, in a serious condition, to the base hospital. It was because of his fine performance that the lives of these five men were saved.

**30. Flight Lieutenant AMIESH SENGUPTA (10385), Flying Branch (Pilot)**

Flight Lieutenant Amiesh Sengupta has been serving as Flight Commander of the Jet Bomber Conversion Unit since August 1969. During the period March 1970 to February 1971, he was the only qualified instructor available at the Unit. Inspite of this he completed the training of three courses on schedule, working 12 to 14 hours a day. On 19th January and again on 5th March 1970, while carrying out training flights, he was faced with total hydraulic failures on his aircraft. He handled these emergencies with courage, and high professional skill, and on both the occasions, landed the aircraft safely at base. During his eight years of service, he has flown 3,500 accident free hours, of which 1,900 hours have been on instructional duties.

**31. Flying Officer BERRY SOMMANNA (10068), Technical/Signals**

Flying Officer Berry Sommanna has been serving on aircrew duties with an operational Squadron since December 1968. During this period, he had flown a total of 1,940 hours, of which 1,650 hours have been on air maintenance operations over the hazardous terrain in the Eastern Sector. Flying Officer Sommanna has always volunteered for difficult assignments and particularly hazardous missions. His cheerfulness and devotion to duty have been an inspiration to his colleagues.

**32. Flying Officer SHASHIKANT ANANDNATH KOPPIKAR (10433), Flying Branch (Pilot)**

Flying Officer Shashikant Anandnath Koppikar has been serving with an operational squadron since October 1966. On the 30th March 1971, he was detailed to carry out a training flight. When about 30 miles away from the base, he noticed a drop in his engine oil pressure and turned back. Later, he found that the tachogenerator in the aircraft had also failed. About 20 miles from base, he heard a high pitched whine. He continued his efforts to control the engine but, when about six miles from base, there was a sudden loud noise and the aircraft began to vibrate. It also swung violently and began losing height at an abnormally high rate. He took corrective action and succeeded in regaining some control over the aircraft. Finally, the engine seized completely. Throughout these emergencies, he remained calm and by his judgement and skilful airmanship, he succeeded in landing the aircraft safely at base.

**33. Flying Officer JYOTI PRAKASH MATHUR (11366), Flying Branch (Pilot)**

Flying Officer Jyoti Prakash Mathur has been serving with a helicopter unit since April 1968. On the 27th April 1971, while serving with a Detachment he was detailed to undertake an operational mission. On the return flight his track lay over thick forest and hilly terrain. After flying for 30 minutes the engine of the helicopter failed due to a mechanical defect. He immediately put the aircraft into auto-rotation, and proceeded to carry out a forced landing. He selected a paddy field on the edge of the forest and skilfully manoeuvred the helicopter to a safe landing.

**34. 11947. Master Warrant Officer KOLLENGODE NARAYANA VENKATACHALAM, GTI/PJI**

Master Warrant Officer Kollengode Narayana Venkatachalam has been a Parachute Jump Instructor since 1946. He has a record of over 400 descents. He has jumped from different types of aircraft, and his efforts include pioneering jumps, demonstrations, experimental and trial jumps with indigenous parachutes and airborne equipment, high altitude jumps and sea and survival jumps. His keenness and skill as a Parachute Jump Instructor are a source of inspiration to younger instructors. The present standards in the Paratroopers Training School are a testimony to his missionary zeal and pioneering work in this specialised field.

**35. 400228 Warrant Officer ASHA MUKUL SARKAR, Flight Engineer**

Warrant Officer Asha Mukul Sarkar has been serving with an operational Squadron as a Flight Engineer since January 1962. He has attained the highest transport category "A" in his aircrew duties. He has to his credit over 3000 flying hours. His capacity for intelligent analysis of aircraft defects is excellent. He has always evinced keen interest in flying and has discharged his duties as Flight Engineer with zeal and enthusiasm. He has faced many a grave situation in the air calmly and with confidence. Twice his aircraft developed engine trouble in flight and on both the occasions his timely detection of the faults and sound advice to the pilots on remedial measures helped in landing the aircraft safely.

**36. 215700 Sergeant HIRA SINGH SAINI, Signaller (Air)**

Sergeant Hira Singh Saini has been serving with an operational Squadron as a Signaller (Air) for three years. During this period, he has flown a total of 2260 hours, out of which 1655 hours were on operational missions. Unmindful of his personal comfort he was always volunteered for hazardous missions and extra commitments. His devotion to duty at all times, and particularly under stress, has been an inspiration to his colleagues. He has carried out his duties with zeal, perseverance and efficiency, setting an example worthy of emulation.

No. 29-Pres./73.—The President is pleased to approve the award of the "NAO SENA MEDAL"/"NAVY MEDAL" to the undermentioned personnel for acts of exceptional devotion to duty or courage:—

**1. Commander SUBHASH CHANDRA CHOPRA (X), Indian Navy**

Commander Subhash Chandra Chopra was commissioned in September 1953 and joined the Naval Air Arm in June 1955. After serving for sometime in the Fleet Requirement Unit at Cochin, he was selected for the Flying Instructors Course. He served for sometime at the Air Force Flying College on instructional duties and was appointed as the

Commanding Officer of a Naval Air Squadron in 1961. He has served as the senior pilot and also the Commanding Officer of a front line Squadron on board the aircraft carrier with distinction. In these appointments, he was instrumental in greatly inspiring the aircrew serving under him by his personal example of courage and determination. He successfully attended Defence Services Staff College Course at Wellington in 1967. He has also served creditably in the appointments of Lieutenant Commander (flying) of the aircraft-carrier and the executive officer of a frigate. Since March 1968, he is in command of a Naval Air Station in Goa.

**2. Lieutenant Commander RAVINDRA SHANKAR GARDE (X), Indian Navy**

Lieutenant Commander Ravindra Shankar Garde joined the Navy in 1958 and qualified as an observer in early 1961. He was selected for training in France before embarking the squadron in the newly acquired aircraft-carrier. He served for over 2 years in the air squadron during which period he displayed untiring zeal enthusiasm and keenness, thus setting a fine example to his colleagues. He successfully completed a long Torpedo Anti-Submarine course in 1964. After a spell at sea in general duties, he was appointed Officer-in-Charge of the Observer School. In this capacity, he was responsible for the efficient training of the new Observers joining the Naval Air Arm. He was again selected for training in the United Kingdom for the newly acquired Anti-Submarine Helicopter Squadron.

**3. Lieutenant (SDB) KEHAR SINGH, Indian Navy**

Lieutenant (SDB) Kehar Singh was appointed as Project Officer in the lifting and laying of Degaussing Ranges at Goa. The entire work was phased over a period of one year during which the officer performed many difficult and hazardous seamanship evolutions with great skill and determination. In the lifting operation, a large number of detector units each weighing about half a ton, lying embedded in the sea at depths of about 80 feet had to be located and carefully lifted. Over 6,000 metres of armoured cable along with the junction boxes had also to be recovered from the sea bed. The laying operations involved laying of the detector unit in depths of 100 feet accurately and running the cable from the range to the instrument hut ashore. In addition, the range marker buoys and mooring buoys had to be laid accurately. The entire operation had to be conducted over long and continuous period without respite and with great deal of accuracy. Utilising the limited resources, Lieutenant Kehar Singh performed the task with great determination.

**4. BIR SINGH NEGI, Petty Officer (CD 2), No. 46483**

With a view to salvage the M.T. AMPURIA which had grounded off Porbander in August 1970, the extent of damage to the ship's underwater hull had to be ascertained and damage controlled. It was necessary to carry out extensive diving operations within the ship as well as outside in strong monsoon conditions. A large 4 feet by 3 feet hole was found at the bottom of the ship's aft peak tank. When diving over board, there was constant danger of being hurt by high waves against the ship's structure or of being sucked into the gaping pool thus resulting in serious injury or even death to the diver. The surge of the waves inside the tank also made diving dangerous as the space was very restricted. The sealing of the hole from inside the tank with cement concrete, sand bags and cement bags was successfully achieved by the naval divers. In this operation, Bir Singh Negi displayed courage and determination.

**5. NATHU SINGH TOMER, Leading Seaman (CD 3), No. 82914**

With a view to salvage the M.T. AMPURIA which had grounded off Porbander in August 1970, the extent of damage to the ship's underwater hull had to be ascertained and damage controlled. It was necessary to carry out extensive diving operations within the ship as well as outside in strong monsoon conditions. A large 4 feet by 3 feet hole was found at the bottom of the ship's aft peak tank. When diving over board, there was constant danger of being hurt by high waves against the ship's structure or of being sucked into the gaping pool, thus resulting in serious injury or even death to the diver. The surge of the waves inside the tank also made diving dangerous as the space was very restricted. The sealing of the hole from inside the tank with cement concrete, sand bags and cement bags was successfully achieved by the Naval divers. In this operation, Nathu Singh Tomer displayed courage and determination.

**6. KAUSHAL PRASAD VISHWAKARMA, Ag. Ch. SWA (No. 50464)**

On 3rd March, 1971, at about 0938 hours INS RANJIT collided with INS JAMUNA while berthed in Tidal Basin, Bombay, and caused serious underwater damage to INS JAMMU. Kaushal Prasad Vishwakarma, Ag. Ch. SWA at once went below the decks and took immediate measures to control the flooding in two underwater compartments viz. the Kit Store and No. 2 Survey Store. Despite the fact that the level of water inside the Kit Store had already risen to about 4 feet above deck level and was rapidly increasing, he, without any hesitation, entered the Kit Store and diving through the flooded compartment located the leaks and plugged them to the maximum extent possible. Similarly, he also plugged a leak in No. 2 Survey Store. Thereafter, even though he was badly bruised and extremely fatigued, he rushed to the Cold Room and Canteen Store compartments where flooding had been reported. With great difficulty, he located the leak which was in the water tight bulkhead inside the double bottom space. He performed a remarkable feat in plugging this leak for which he had to dive for a distance of about 10 feet through the flooded double bottom space which was very constricted.

Throughout, Kaushal Prasad Vishwakarma displayed courage, initiative and determination in the best traditions of the Navy.

A. MITRA, Secy. to the President.

**LOK SABHA SECRETARIAT**

*New Delhi-1, the 23rd April 1973*

**No. 1(2)-PU/72.**—The Speaker has been pleased to appoint Shri Amrit Nahata, M.P. as Chairman of the Committee on Public Undertakings with effect from the 23rd April, 1973 vice Shrimati Subhadra Joshi, M.P., who has proceeded abroad.

M. A. SOUNDARARAJAN, Dy. Secy.

**MINISTRY OF HOME AFFAIRS**

**RESOLUTION**

*New Delhi-110001, the 5th April 1973*

**No. 29/8/73-BPR&D/PERS.II.**—The Committee on Police Training set up under the Ministry of Home Affairs Resolution No. 9/72/71-Pers.II, dated the 10th November, 1971, has been wound up on 31-12-72 (AN) after completion of its work.

**ORDER**

ORDERED that a copy of the resolution be communicated to the Ministries/Departments of the Government of India, State Governments/Administrations and Union Territories.

ORDERED also that the resolution be published in the Gazette of India.

C. G. SOMIAH, Jt. Secy.

**MINISTRY OF RAILWAYS**

(Railway Board)

*New Delhi, the 24th April 1973*

**No. 72/RE/161/23.**—It is hereby notified for the general information of all users of Railway Lines and Premises that the A.C. Overhead traction wires will be energised on 25 KV on or after 25-4-1973 in the section Baroda—Makarpura of Baroda Division and from the same date, the overhead traction line shall be treated as live at all times and no unauthorised persons shall approach or work in the proximity of it.

**No. 72/RE/161/23.**—It is notified for information of General Public that in connection with the introduction of 25 KV A.C. Electric Traction, over the section Baroda—Makarpura of the Western Railway, Height Gauges have been erected at all the level crossings with a clear height of 4.673 metres (15'-4") above road level with a view to prevent loads of excessive height from coming into contact or dangerous proximity to live traction wires. Public are hereby notified to observe the height specified above for the purpose of loading vehicles and to see that the loads carried in

road vehicles do not infringe the height gauges under any circumstances.

The dangers of a load of excessive height are as follows :—

1. Danger to the height gauge and consequent obstruction to the Road as well as the Railway line.
2. Danger to the materials or equipment carried or the vehicle itself.
3. Danger of fire and risk of life due to the contact or dangerous proximity to the live conductors.

H. F. PINTO, Secy., Rly. Board

**MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING**

*New Delhi-1, the 19th April 1973*

**RESOLUTION  
(Amendment)**

**No. F.1/2/73-FFC.**—In the Ministry of Information and Broadcasting Resolution No. 1/2/73-FFC, dated the 17th February, 1973 regarding National Awards for Films, the following amendments are made :—

- (a) Clause (ii) of Rule 9 shall be read as under : “Regional Committee at Calcutta—feature films in Bengali, Assamese, Oriya and Manipuri”.
- (b) Under Rule 17 the word “three” appearing in the fourth line shall be substituted by “five”.
- (c) Under Rule 5, the following shall be added after the sentence ending with the word “annexed”, “The Government may relax the year of certification in very exceptional circumstances”.

**ORDER**

ORDERED that the Resolution be published in the Gazette of India for general information.

HARJIT SINGH, Under Secy.

**MINISTRY OF WORKS AND HOUSING**

*New Delhi, the 9th March 1973*

**RESOLUTION**

**SUBJECT :—Classification of the workers of the Government of India Presses.**

**No. O-17034/55/72-PI.**—The Government of India have decided to set up a Committee to be known as “The Committee for Categorisation of the Government of India Press Workers, 1973” comprising the following :—

*Chairman*

(1) Joint Secretary (Printing), Ministry of Works and Housing.

*Members*

(2) Deputy Secretary (Works), Ministry of Works and Housing.

(3) Joint Director, Printing, Directorate of Printing.

(4) Assistant Financial Advisor (Works).

A Senior Analyst from the Directorate of Printing (to be nominated by the Director) will act as Secretary to the Committee.

**2. Terms of Reference**

The terms of reference of the Committee will be :—

(i) to review the present classification of the posts of industrial workers in the Government of India Presses with reference to skill required to perform jobs;

(ii) to recommend reclassification, wherever called for, by way of updating or with a view to removing anomalies, if any, in the existing classification as far as practicable by meticulous examination of the work content, technical appraisal of the tools etc. used by operatives, tolerances specified, processes involved etc., so as to ensure proper placement of the workers into the new pay scales that may be prescribed on the recommendations of the Third Pay Commission.

(iii) to recommend staffing patterns in various work-centres, sections, branches etc. of the Presses.

3. The Committee will complete its work and submit its report to Government by the 31st July, 1973.

4. The Committee will be free to lay down the method of its working and other procedural matters.

**ORDER**

(I) ORDERED that a copy of the Resolution be communicated to all Ministries/Departments of the Government of India.

(II) ORDERED also that the Resolution be published in the Gazette of India.

P. PRABHAKAR RAO, Jt. Secy.

New Delhi, the 25th April 1973

**SUBJECT :—Classification of the workers of the Government of India Presses.**

No. O-17034/55/72-P.J.—In this Ministry's Resolution No. O-17034/55/72-P.J., dated the 17th March, 1973 setting up "The Committee for Categorisation of the Government of India Press Workers, 1973", following may be substituted for items (2), (3), (4) etc. of para 1 thereof :—

*Members*

(2) Shri S. N. Banerjee, Deputy Secretary, Ministry of Works and Housing.

(3) Shri A. C. Das Gupta, Joint Director (Printing).

(4) Shri Mehar Singh, Under Secretary, Finance (W.&E.).

*Secretary*

(5) Shri Sri Krishna, Senior Analyst, Directorate of Printing.

2. For sub-Para (iii) of Para 2 of the aforesaid Notification following may be substituted :—

"to recommend any changes in the staffing pattern in various Branches and Sections in the Government of India Presses consequent on the re-classification/abolition/creation of categories of workers in the Government of India Presses."

**ORDER**

(I) ORDERED that a copy of the Resolution to be communicated to all Ministries/Departments of the Government of India.

(II) ORDERED also that the Resolution be published in the Gazette of India.

P. K. SEN, Jt. Secy.

